This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
LELAND STANFORD JUNIOR UNIVERSITY
ORGANIZED 1891

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES

EXPOSITION COLONIALE DE MARSEILLE

1906

MARSEILLE

ET LA

COLONISATION FRANÇAISE

Essai d'Histoire Coloniale

PAR

PAUL MASSON

Professeur à la Faculté des Lettres et à l'Institut Colonial de Marseille

MARSEILLE

BARLATIER, IMPRIMEUR-ÉDITEUR

17-19, Rue Venture, 17-19

—

1906

MARSEILLE
ET LA COLONISATION FRANÇAISE

ou d'adoption, et de quelques Provençaux réellement influencés par l'esprit et les traditions de la grande cité maritime.

Ce livre n'est qu'une ébauche certainement très imparfaite comme tous les essais de synthèse qui précèdent les travaux d'analyse. Tous les siècles de l'histoire coloniale de Marseille demanderaient des recherches approfondies. Les archives marseillaises doivent nous avoir livré à peu près tout ce qu'elles contenaient, c'est-à-dire assez peu. Les documents et travaux imprimés ont été recherchés avec soin, pourtant des noms et des faits intéressants ont dû m'échapper malgré l'inépuisable complaisance de M. Barré, le dévoué bibliothécaire de la ville, qui m'a été d'un grand secours. Mais il reste certainement à puiser beaucoup aux deux sources fondamentales : les archives du ministère des colonies et des autres dépôts de Paris et celles des vieilles familles marseillaises. Plusieurs m'ont fourni d'importants renseignements. Je dois particulièrement remercier Mme Rabaud qui a bien voulu mettre à ma disposition tous ses papiers de famille et surtout ceux de son mari, dont le cadre de cet ouvrage est loin de m'avoir permis d'extraire tout ce qu'ils contiennent d'intéressant. Grâce à l'obligeance de M. Georges Borelli, j'ai eu entre les mains de nombreuses pièces extraites des riches archives des Régis. M. César Tian m'a remis des documents instructifs sur les origines de notre protectorat des Somalis. Mais combien de familles connues ou inconnues doivent garder, dans des tiroirs depuis longtemps inexplorés, des papiers précieux pour l'histoire coloniale de Marseille. Faut-il ajouter que beaucoup sont peu disposées à témoigner leur confiance aux chercheurs et préfèrent garder jalousement cachés les trésors inutiles qu'ils conservent ?

C'est donc un tableau certainement bien incomplet de la colonisation marseillaise qui est présenté ici au public. L'auteur sera trop heureux s'il peut susciter parmi les chercheurs, de Marseille ou d'ailleurs, les nombreux travaux de détail nécessaires qui permettront d'écrire plus tard une véritable histoire coloniale de Marseille. Il souhaite que de nombreuses monographies

locales soient de même tentées dans nos autres grandes villes. C'est ainsi qu'on arrivera à reconstituer l'histoire coloniale de la France, plus glorieuse à mesure qu'on la connaît davantage, car elle fournit la preuve des qualités colonisatrices de notre race, étouffées souvent, plutôt que développées, par la tutelle étroite du gouvernement de l'ancienne monarchie.

Marseille, octobre 1905.

PREMIÈRE PARTIE

LA COLONISATION MARSEILLAISE DANS LE PASSÉ

LA COLONISATION MARSEILLAISE

DANS LE PASSÉ

CHAPITRE PREMIER

MASSALIE ET LA COLONISATION GRECQUE

L'antique Massalie dut sans doute sa lointaine origine à la colonisation phénicienne, mais ce furent les Grecs qui en firent une ville et lui donnèrent réellement la vie.

Sa fondation fut comme le dernier effort de la colonisation hellénique. Depuis quatre ou cinq siècles au moins celle-ci durait. Elle avait échelonné ses établissements, comptoirs ou villes, du fond de l'Euxin à la Grande Grèce et à la Sicile, de la Chersonèse de Thrace à la Cyrénaïque. Mais, à la fin du VII^e^ siècle, les causes multiples qui avaient suscité cette remarquable expansion avaient perdu leur force ; le monde hellénique était constitué. De plus, les Grecs furent arrêtés de tous côtés par des adversaires puissants : dans la Méditerranée orientale par les Perses ; sur la côte d'Afrique et en Sicile, par les Carthaginois ; au delà de la Grande Grèce par les Tyrrhéniens.

Ceux-ci étaient alors dans tout l'éclat de leur puissance ; leur alliance avec Carthage les rendait plus formidables encore et semblait

interdire aux Hellènes l'accès du bassin occidental de la Méditerranée. Aussi, longtemps les navires grecs s'arrêtèrent à l'entrée de la mer Tyrrhénienne. La Calabre et la Sicile étaient couvertes de colonies grecques avant qu'aucun navigateur grec eût visité les côtes de l'Italie septentrionale et de la Gaule.

Il fallut la téméraire hardiesse des Phocéens pour reculer les limites du monde hellénique. Phocée était alors une des villes les plus puissantes des Ioniens en Asie Mineure et ses marins passaient pour les plus habiles. Montés sur leurs *pentecontères*, longs navires à cinquante rames, plus rapides que les lourds vaisseaux ronds ordinaires, ils firent les premiers, dit Hérodote, des navigations lointaines et découvrirent aux Grecs la mer Adriatique, la Tyrrhénie, l'Ibérie. Ils s'avançaient en pratiquant la pêche, le négoce, et aussi la piraterie, alors un des fléaux mais aussi l'un des puissants stimulants de la navigation. Leur vitesse pouvait leur permettre d'échapper eux-mêmes aux poursuites des autres pirates, surtout des Tyrrhéniens.

Ils atteignirent ainsi, à l'extrémité de l'Ibérie, le pays de Tartesse, dont le commerce enrichissait depuis longtemps les Phéniciens, Tyriens ou Carthaginois. Leurs voyages y avaient été fréquents et fructueux, quand, après la prise de leur ville par les Perses en 540, ils se réfugièrent en grand nombre à Massalie où leurs premiers colons étaient venus s'établir vers l'an 600. Le transfert de leur patrie abandonnée, si loin de toute ville grecque, semble indiquer que leur imagination avait été séduite par ces nouveaux pays qu'ils venaient de découvrir. Aussi les Phocéens, après s'être établis à Massalie, durent être impatients de poursuivre leurs entreprises interrompues au moment où ils commençaient à en goûter les fruits.

Les Massaliotes furent les dignes héritiers de ces hardis ancêtres. Sentinelle avancée du monde grec du côté de l'Occident, isolée du reste des Hellènes, entourée d'ennemis puissants, Tyrrhéniens, Carthaginois, Ligures, Massalie fit preuve d'une vitalité puissante. Elle prolongea la durée de la colonisation grecque, elle en étendit considérablement le domaine. Tandis que les autres Hellènes étaient absorbés dans leurs luttes contre les Perses ou contre les Carthaginois, Massalie poussait ses établissements jusqu'auprès des colonnes d'Hercule.

La colonisation massaliote présente donc un intérêt particulier.

Malheureusement les textes anciens nous fournissent sur elle des renseignements très insuffisants. Les uns ont été perdus. Les auteurs dont les écrits nous sont parvenus n'avaient que de vagues connaissances sur ces parties reculées du monde ancien et surtout sur les vicissitudes qu'elles avaient traversées. Aussi tout est singulièrement obscur dans l'histoire des vieilles colonies marseillaises. On ne sait exactement ni la date de leur fondation, ni leur nombre, ni surtout le rôle qu'elles ont joué.

Les Massaliotes durent être pressés, dès les premiers temps de leur ville, d'assurer leurs relations d'un côté avec le riche marché de Tartessos, de l'autre avec le monde grec, dont Cumes était la ville la plus proche. D'après les méthodes de navigation suivies partout par les Grecs, il fallait pour cela créer sur des points intermédiaires des stations, des lieux de relâche et de refuge contre les tempêtes ou les pirates. Mais les longues et pénibles guerres que Massalie eut à soutenir contre les Carthaginois, les Etrusques et les Ligures, ne permettent guère de supposer que son expansion au dehors ait commencé au VI^e^ siècle.

On a démontré, il est vrai, que plusieurs des villes grecques de la Gaule ou de l'Ibérie eurent une origine contemporaine de celle de Marseille, sinon antérieure, et durent leur fondation aux Phocéens. M. Jullian a pu parler d'une *thalassocratie* phocéenne, domination maritime qui s'étendait depuis les côtes ligures, en dehors de la domination tyrrhénienne, jusqu'aux confins du détroit de Gibraltar, en dehors du pays de Tartessos où l'influence de Carthage était prépondérante. Arganthonios, le roi légendaire de Tartessos, très ami des Grecs, avait offert des terres aux Phocéens qui avaient refusé ; la crainte de Carthage explique sans doute leur abstention. « Mais, si les Phocéens avaient laissé aux Carthaginois le privilège de la route directe des gisements métalliques, qui était par Cadix et le Guadalquivir, ils tentèrent d'arriver par d'autres voies à ce but éternel des ambitions commerciales : ils s'installèrent à l'entrée des vallées côtières de la Méditerranée qui font brèche dans cet énorme bloc de minerais qu'était, disait-on, le noyau central de l'Espagne. » C'est ainsi qu'ils fondèrent les colonies de Theline, Pyrene, Callipolis, Hemeroscopium, Maenace, entre les Bouches-du-Rhône et Malaga, sans parler d'Alalia en Corse. Mais la ruine de Phocée en 540 ; la défaite de la flotte phocéenne par les Carthaginois et les Etrusques

vers 535 ; sans doute, aussi, les progrès des Ibères, guerriers et brigands, hâtèrent la ruine de ces anciens établissements. La *thalassocratie* phocéenne sur les côtes de la Ligurie et de l'Ibérie avait duré environ les deux tiers du VI^e^ siècle. (1)

S'il y eut donc une colonisation phocéenne ancienne, tout fut plus tard à recommencer pour les Massaliotes. Il est vrai que le souvenir de ce passé fut pour ceux-ci un puissant stimulant. D'autre part, la population de leur ville avait été considérablement et heureusement renforcée par les fugitifs de Phocée, d'Alalia et des colonies d'Ibérie. A la suite d'un premier siècle d'existence très tourmentée et précaire, Massalie semble avoir joui d'un siècle au moins de tranquillité relative. Elle s'était fait respecter des Ligures qui, tout en craignant ses armes, durent comprendre qu'ils n'avaient pas à redouter cette république maritime dont tous les efforts étaient tournés vers le commerce et vers la mer.

Les Carthaginois furent absorbés, pendant tout le V^e^ siècle, par ces guerres contre les Grecs de Sicile où ils subirent de rudes échecs, et qu'ils ne devaient jamais terminer. D'ailleurs, les efforts de leur commerce furent détournés du golfe gaulois par les découvertes d'Hannon et d'Himilcon qui leur donnèrent un champ suffisant d'activité. Les expéditions des deux amiraux suivirent immédiatement la paix signée avec les Massaliotes vers l'an 500. Il ne serait peut-être pas trop aventureux de croire qu'elles furent inspirées aux Carthaginois par la crainte des luttes difficiles qu'ils prévoyaient, s'ils continuaient à vouloir disputer aux Grecs les ports du pays Ligure, et par le désir de trouver de nouvelles routes où ils ne rencontreraient pas de concurrents. Satisfaits de posséder entièrement le commerce de la Bétique, de la Lybie jusqu'à Cerne, des Cassitérides, il ne semble même pas que les Carthaginois aient tenté d'empêcher les Massaliotes d'établir leurs comptoirs jusque dans le voisinage des colonnes d'Hercule. Le V^e^ siècle fut une période de trêve dans la longue lutte entre les deux cités maritimes.

Quant aux Thyrrhéniens, les autres ennemis des Grecs, leur puissance, qui avait atteint son apogée vers la fin du VI^e^ siècle, déclina

(1) Cam. Jullian. *La thalassocratie phocéenne à propos du buste d'Elche.* Rev. des Études anciennes. V. 1903, p. 317 et suiv. — Cf., dans la même revue (1905), l'article de Michel Clerc : *Les premières explorations phocéennes dans la Méditerranée occidentale.*

rapidement. Chassés de la plaine du Pô, leur riche domaine, par les Gaulois, ils allaient bientôt être attaqués par eux en Toscane. Rome s'affranchissait de leur tutelle et allait les menacer d'un autre côté. Sur mer les détroits de Sicile étaient fermés à leurs corsaires ; les Syracusains remportaient sur leurs flottes une victoire décisive près de Cumes, en 474, et leur infligeaient une série d'échecs. Les Massaliotes et les Syracusains furent dès lors prépondérants, les uns dans la mer tyrrhénienne, les autres dans le golfe gaulois.

Tout aurait contrarié la colonisation massaliote à la fin du VI^e^ siècle ; tout lui devint favorable au siècle suivant. D'un autre côté, rien n'autorise à penser qu'elle ait été moins ancienne encore. Au début du IV^e^ siècle, Massalie était déjà en pleine prospérité. C'est donc très probablement dans le courant du V^e^ siècle que furent fondées les colonies de Massalie. Mais il est impossible de préciser davantage. On ne sait pas quelles furent les plus anciennes ni les plus récentes. Tout au plus, pour quelques-unes, a-t-on pu se livrer à des conjectures.

Il n'est pas moins difficile d'en dresser la liste exacte. L'ignorance des anciens au sujet de la géographie de la Gaule et de l'Ibérie, le peu d'importance de plusieurs de ces établissements, la disparition rapide de quelques-uns, antérieure à l'époque romaine, font comprendre pourquoi aucun des géographes grecs ou romains ne les a tous connus et énumérés. Parmi les auteurs modernes qui en ont parlé, les uns ont singulièrement exagéré le rôle de Massalie, d'autres l'ont trop rapetissé. Ruffi, le premier historien de Marseille, entraîné par des conjectures sans fondement, a attribué aux Massaliotes la fondation de Toulon, de Turin, de Marseillans, de Marseillargues, de Nîmes et même de Calaris (Alalia) en Corse, ce qui est une erreur manifeste. En même temps, faute d'avoir rassemblé tous les textes, il a omis des colonies authentiques et les auteurs du XVIII^e^ siècle l'ont suivi. Raoul Rochette, en suivant plus exactement les indications des textes anciens, a dressé le premier une liste plus satisfaisante dans son *Histoire critique de l'établissement des colonies grecques* (1815). La plupart de ceux qui ont écrit depuis l'ont adoptée avec quelques variantes. L'allemand Herzog, dans son *Histoire de la Gaule narbonnaise* (1864), a soutenu sans aucun fondement que, dès le VI^e^ siècle, les Carthaginois avaient enlevé aux Massaliotes leurs colonies ibériennes.

Enfin, Ernest Desjardins (1) a prétendu renouveler la question en se servant des indications de la Table de Peutinger et de l'Itinéraire d'Antonin, et en y recherchant tous les noms de lieux qui peuvent avoir une origine grecque. Mais ce système est très dangereux, car il peut conduire à considérer comme des établissements massaliotes de simples noms de lieux où les Grecs ne s'établirent jamais. Desjardins ne dit-il pas lui-même : « Les noms grecs qui figurent dans cette région, tant sur les médailles que dans la toponymie, ne sauraient prouver qu'une chose, c'est la prédominance de la langue des Marseillais dans une contrée où ils représentaient, avec une telle supériorité sur leurs voisins, l'élément civilisateur ».

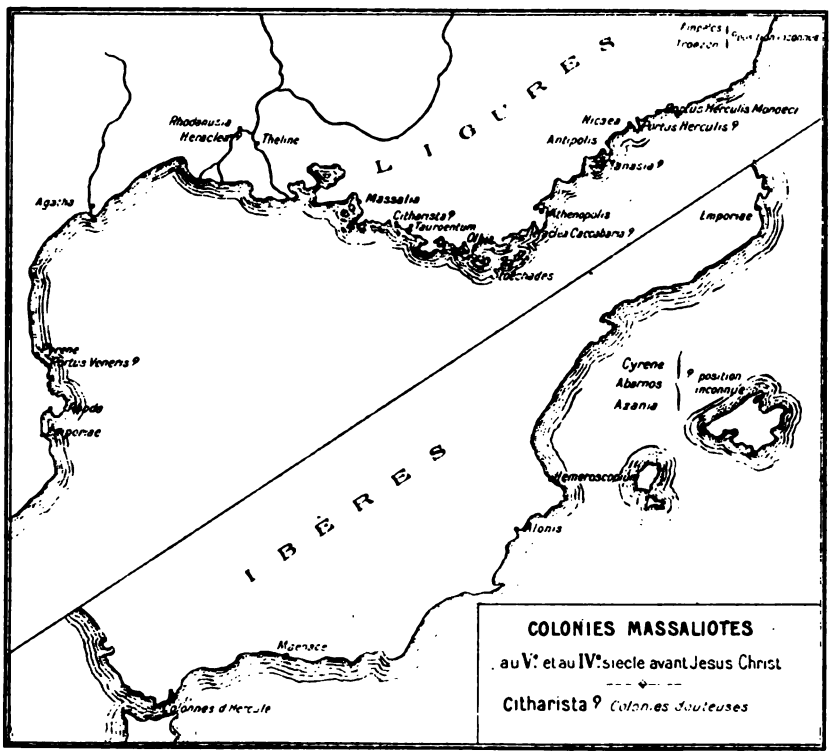
Le même auteur est allé plus loin ; il a essayé de diviser en deux catégories les établissements anciens de la côte ligure et ibérique : « colonies ou dépendances directes de Marseille ; comptoirs et positions maritimes en relations avec Marseille ». Mais la rigueur de ses déterminations n'est qu'apparente. Ainsi il place parmi les colonies Portus Veneris et Portus Herculis, Port-Vendres et Villefranche, sans aucun motif, bien qu'aucun auteur n'en parle. Il n'y comprend pas les grandes Stœchades (îles d'Hyères), quoique tous les textes soient affirmatifs à leur égard. D'ailleurs Desjardins n'était pas bien sûr lui-même de l'excellence de son système puisque, à la même époque où il travaillait à sa *Géographie de la Gaule Romaine*, il donnait une liste toute différente des colonies de Massalie dans son édition de la carte de Peulinger (1869). Cette première liste avait été établie uniquement d'après les textes des auteurs.

C'est le seul système que l'on puisse suivre sans craindre de s'égarer dans des hypothèses. Même en éliminant tous les noms douteux, la liste des colonies massaliotes reste assez longue. Voici en effet toutes celles dont la fondation est expressément mentionnée par les auteurs anciens.

Sur la côte ligure se succédaient, en allant à l'Est, Tauroentum, Olbia, les Stœchades, Athenopolis, Antipolis, Nice, Portus Herculis Monœci. Tauroentum occupait, dans l'angle opposé du même golfe, une position symétrique à celle du port actuel de la Ciotat. La plage

(1) *Géographie historique et administrative de la Gaule romaine*. Paris, Hachette, 1876-93, 4 in-8°

déserte des Lèques, près du village de Saint-Cyr, ne possède même plus de vestiges de l'ancienne ville. Olbia, au fond du golfe de Giens, fut plus tard remplacée par la ville gallo-romaine de Pomponiana, dont les ruines sont une des curiosités des environs d'Hyères. Les Stœchades n'étaient autres que les îles d'Hyères. Les anciens, comme plus tard les colonisateurs du XVI[e] ou du XVII[e] siècle, affectionnaient ces îles placées près des côtes qui offraient de bons refuges à leurs



navires, et mettaient leurs comptoirs à l'abri des coups de main des indigènes. Athenopolis, placée entre Olbia et Fréjus, était peut-être bâtie sur le beau golfe de Saint-Tropez, le meilleur abri de cette côte. Antibes, Nice et Monaco, n'ont cessé d'être habitées depuis que les Massaliotes eurent reconnu l'excellence de leur position.

Entre le Rhône et les Pyrénées, les Massaliotes avaient fondé Rhodanusia et Agatha. Le nom de la première semble indiquer sa position vers les embouchures du Rhône. Pourtant elle reste encore indéterminée ; c'est sans aucune certitude que Desjardins l'a placée

entre Saint-Gilles et Beaucaire. Sur la côte déjà deshéritée du golfe de Lion, les Massaliotes avaient heureusement choisi l'emplacement d'Agde abritée par son cap. L'emporium le plus actif de cette côte, Narbonne, ville gauloise dont les Romains allaient bientôt faire la rivale de Massalie, n'était pas une colonie grecque.

Au delà des Pyrénées, Rhoda, fondée par les Rhodiens sur le beau golfe de Rosas fut occupée par les Massaliotes, comme l'indiquent à la fois les textes et les monnaies de la ville où la rose, emblème de Rhodes, est placée ordinairement à côté du lion massaliote et quelquefois suspendue à l'oreille d'Artemis. Tout auprès, sur les bords du même golfe, les Massaliotes fondèrent une colonie dont la fortune devait être plus brillante et plus durable, Emporiæ, aujourd'hui Ampurias. Entre Carthagène et le fleuve Sucron (Jucar), Strabon connaissait l'existence de trois petites villes (πολίχνια) massaliotes dont Hemeroscopium était la plus importante. Celle-ci est communément identifiée avec le petit port de Denia dont plus tard le général romain Sertorius devait faire le point d'attache de sa flotte. On est moins d'accord pour fixer la position d'Alonis que quelques uns placent dans les parages d'Alicante. Enfin Maenace, la plus lointaine des colonies massaliotes, est devenue aujourd'hui Almuñecar, entre Almeria et Malaga.

Tous ces noms sont cités par plusieurs auteurs. D'autres ne nous sont parvenus que mentionnés par un texte unique. L'existence de ces colonies de Massalie fut sans doute très éphémère ou resta profondément obscure. Telles Ampelos et Trœzen situées probablement dans la Ligurie italique. Theline, dont le nom grec, connu seulement du poète archéologue Festus Avienus, ne subsista même pas, fut remplacée par la bourgade celtique d'Arelate ; celle-ci ne dut qu'à la colonie envoyée par César de devenir une ville. Il est séduisant de faire d'Arles une ancienne ville grecque ; certains auteurs ont voulu expliquer par cette noble origine la légendaire beauté des Arlésiennes, mais cette tradition ne semble pas fondée, Arles peut se contenter d'être romaine. On peut rappeler que le commerce du Bas-Rhône fut fait d'abord par les bouches occidentales qu'on appelait Ora libyca ; c'est là qu'était bâtie l'Heraclea des Phéniciens (Saint-Gilles ?); c'est là aussi que fut la Rhodanusia des Massaliotes. Mais ceux-ci empruntèrent de préférence la branche orientale, qui prit le nom d'Os massalioticum et c'est peut-être alors qu'ils établirent sur cette branche la

station de Theline. Cependant la navigation y était déjà fort difficile puisque, pour assurer le ravitaillement de son armée par mer, Marius entreprit un travail énorme comme celui de la Fossa mariana. Ce furent les Massaliotes qui profitèrent pour leur commerce de cette entreprise toute militaire. Marius leur céda, en effet, la propriété de la Fossa en récompense de leurs services. Ils firent, dès lors, un trafic actif par ce canal ; mais il semble que déjà Theline n'existait plus depuis longtemps.

Festus Avienus est aussi le seul à parler de Pyrene ou Latera civitas ; il n'indique d'ailleurs pas qu'elle ait été fondée par les Massaliotes mais seulement que ceux-ci y faisaient un grand commerce ; Desjardins la place conjecturalement à Banyuls. D'autres préfèrent avec quelque raison Collioure, port le plus voisin d'Illiberis, le grand marché de la région, le Caucoliberris des indigènes. Il est possible que le nom donné par les Massaliotes à leur colonie ait été employé ensuite pour les montagnes voisines. Ainsi la paternité du nom des Pyrénées attribuée aux Phéniciens, aux Celtes, aux Basques, à d'autres encore, reviendrait tout simplement aux colons de Massalie. Enfin, rappelons que Cyrene, Abarnos, Azania sont mentionnées par Etienne de Byzance sans qu'on puisse dire où elles étaient placées.

Telles sont les colonies massaliotes dont on peut affirmer l'existence. Elles suffisent à attester la force d'expansion de la cité phocéenne. Mais il est probable qu'elles furent en réalité plus nombreuses et la place reste libre aux conjectures, si l'on veut rechercher leurs noms. Rien n'empêche de penser, par exemple, que le nom grec de Citharista ne soit celui d'une colonie massaliote, dont le village de Ceyreste qui domine la rade de La Ciotat a conservé le nom. On peut supposer aussi que les Massaliotes durent occuper les anciens établissements phéniciens d'Heraclea du Rhône (Saint-Gilles) et d'Heraclea Caccabaria (Cavalaire), que les cultivateurs de Planasia et de Leron, c'est-à-dire des îles Lérins, étaient Massaliotes comme ceux des Stoechades. Enfin, même, il n'est pas interdit de croire que de beaux abris comme ceux de Portus Veneris, s'il faut l'identifier avec Port Vendres, et de Portus Herculis (Villefranche) n'ont pu être négligés par les Grecs. Mais ce sont de pures hypothèses qu'on sera libre d'accepter ou de rejeter.

Il serait intéressant de savoir comment furent fondés tous ces établissements et combien d'efforts ils coûtèrent aux Massaliotes. Il

semble bien qu'ils durent employer la force pour les créer et pour les maintenir. Strabon l'indique assez nettement. « Leur courage, dit-il, leur a fait conquérir dans la suite quelques plaines des environs par les mêmes moyens qui leur valurent la fondation de plusieurs villes. Du nombre de ces villes sont celles qu'ils fondèrent en Ibérie pour se prémunir contre les Ibères.... Il en est de même des villes qu'ils fondèrent dans la Gaule telles que Rhodanusia et Agatha pour contenir les Barbares qui habitent les environs du Rhône, ainsi que de Tauroentum.... qu'ils bâtirent dans le dessein de se garantir des incursions des Salyens et des Liguriens qui habitent les Alpes. » De ce texte suffisamment significatif on peut rapprocher celui de Justin: « Les Ligures mécontents des progrès de la ville harcelaient les Grecs d'attaques continuelles. Ceux-ci en repoussant leurs attaques l'emportèrent tellement sur leurs ennemis vaincus qu'ils purent établir de nombreuses colonies sur leurs territoires conquis (1). »

Les colonies de Massalie furent donc d'abord des postes fortifiés, placés sur les points les plus importants des côtes où elle commerçait pour en écarter les indigènes, leur interdire la piraterie à laquelle les Ligures surtout aimaient à se livrer, et permettre à ses navires d'y relâcher en sûreté. Les Massaliotes, dit encore Strabon, avaient dans les Stoechades une garnison pour les garantir des descentes des pirates. Ces postes fortifiés devaient aussi servir de refuges aux marchands qui se risquaient à nouer des relations commerciales au milieu de ces populations hostiles. C'est ainsi que procédèrent au XVI^e^ siècle les Portugais, quand ils bâtirent sur les côtes des Indes leurs comptoirs fortifiés. Tels étaient encore il y a peu d'années les établissements européens sur les côtes de Guinée.

Peu à peu, cependant, comme il arrive toujours par un contact prolongé, des rapports plus pacifiques s'établirent et les postes fortifiés devinrent des marchés commerciaux plus ou moins importants. Si l'on en croit Justin, les Massaliotes étaient encore en guerre avec les Ligures et les Gaulois quand déjà ils avaient noué avec les Espagnols des relations amicales. On vit même les indigènes attirés par les étrangers venir habiter auprès d'eux. Strabon raconte qu'Emporiæ fut une ville double où les indigènes et les Grecs vivaient côte à côte, séparés d'abord par un mur par mesure de précaution. Puis le mur

(1) Strabon, IV, 1, 3. — Justin, XLIII, 3.

disparut et les deux populations se mélangèrent librement. « Elles ne forment à présent, ajoute-t-il, qu'un même peuple gouverné par un mélange de lois grecques et barbares (1). »

Quelle fut la fortune de ces établissements? Très peu, sans doute, devinrent de véritables villes. Massalie n'était pas elle-même très peuplée; c'est sans doute être généreux que de lui attribuer une vingtaine de mille habitants à la fin du VI[e] siècle, c'est-à-dire au moment où elle commença à coloniser. Même en supposant que cette population se soit rapidement accrue, comment aurait-elle pu fournir de nombreux colons pour les multiples comptoirs échelonnés entre la Ligurie italienne et les colonnes d'Hercule?

Les stations du littoral ligure étaient mal placées pour se développer en face d'une population qui resta hostile et d'un pays pauvre. Elles ne purent guère prendre de l'importance qu'à l'époque romaine quand les Ligures furent soumis et plus civilisés. Aussi n'y a-t-il pas de raisons de douter de la justesse des expressions des auteurs anciens quand César appelle Tauroentum un castellum Massiliensium ; les vestiges retrouvés d'une ville prospère ne datent que de l'époque romaine. C'est aussi avec raison que Pline qualifie Nicaea d'oppidum. Cependant il faut remarquer que les positions de ces stations avaient été choisies avec intelligence dans les endroits les plus propices pour communiquer avec l'intérieur du pays. Nicaea et Antipolis se faisaient face des deux côtés des bouches du Var au bord desquelles il n'était pas possible de s'établir ; Athenopolis était, sans doute, à portée de l'embouchure de l'Argens, Olbia au débouché du Gapeau. La mer ne recevait aucune rivière dans le voisinage de Tauroentum ; mais celle-ci était au pied d'un amphithéâtre de collines et de vallons qui sont aujourd'hui l'un des coins les plus riches de la Provence maritime. On peut en conclure que les Massaliotes avaient songé dès le début à introduire leur commerce dans l'intérieur des pays ligures en même temps qu'à assurer la sécurité de leur navigation. Il n'est pas défendu de croire que leurs efforts n'avaient pas été infructueux.

Rhodanusia, sur la branche occidentale du Rhône, ne semble pas avoir eu une existence bien plus longue que Theline sur la branche orientale. Son nom n'est connu exactement que des vieux auteurs.

(1) Strabon, III, IV, 8.

Pline en parle comme d'une ville qui n'existait plus de son temps et la confusion qu'il fait de cette ville avec Rhoda indique que le souvenir même en était très incertain. Le creusement de la Fossa mariana, seule fréquentée dès lors par les bâtiments massaliotes, avait pu déterminer son abandon définitif.

Agatha, dont la position commerciale sur l'Hérault était excellente, prit-elle de l'importance? De la Saussaye, dans sa *Numismatique de la Gaule Narbonnaise*, lui attribue un monnayage particulier mais à une époque très tardive, très voisine de César, « comme l'indiquent à la fois la rareté de ses monnaies et la faiblesse de leur exécution. » Agatha dut souffrir du voisinage de Narbo qui, grâce à sa position sur l'Aude, route dirigée vers le riche pays des Tolosates, devint de bonne heure un très important marché et fut fréquentée par les Massaliotes bien avant que les Romains n'en fissent leur première capitale en Gaule.

Emporiae et Rhoda sont les deux colonies massaliotes qui eurent la plus brillante fortune ou, du moins, c'est sur elles que nous possédons le plus de détails. Le pays des Celtibères, la Catalogne actuelle, était riche. D'après Diodore et Strabon les mines d'argent étaient très abondantes au sud des Pyrénées; Aristote ajoute que les Massaliotes en tiraient des profits importants. Si l'on en croit Strabon, le côté des Pyrénées qui regardait l'Ibérie était couvert de forêts de toutes espèces d'arbres tandis que celui qui regardait la Gaule était nu. Chez les Cerrétans, qui habitaient la plupart des vallées de ces montagnes, on trouvait des jambons qui le disputaient en renommée à ceux des Cantabres et procuraient à ces peuples un commerce très avantageux. Le pays devait produire aussi de belles laines comme la Bétique, car les étoffes d'Emporiæ étaient renommées pour leur incomparable finesse. La Catalogne possède aussi les mines de sel les plus riches d'Espagne et les Massaliotes faisaient un très important commerce de salaisons. Les Celtibères passaient pour très hospitaliers quoique cruels envers leurs ennemis et ils se disputaient l'honneur de recevoir les étrangers.

On s'explique donc facilement la prospérité d'Emporiæ et de Rhoda qui se développèrent toutes les deux. Elles eurent chacune leurs monnaies, différentes de celle de Massalie; toutes deux avaient adopté les mêmes poids mais les marquaient de signes différents. Elles faisaient donc du commerce par elles-mêmes, indépendamment de la métropole. Mais le très grand nombre de monnaies des Emporitains trou-

vées à Massalie montre aussi que les relations commerciales étaient importantes entre les deux villes et que les Massaliotes participaient aux affaires qu'ils faisaient avec les Celtibères.

Les deux colonies massaliotes profitèrent même des faciles passages qui s'ouvrent dans les Pyrénées Orientales pour étendre leur commerce au delà des montagnes jusque dans les plaines de la Garonne. Des monnaies fréquentes frappées par les Barbares en Aquitaine, notamment près de Toulouse, à l'imitation de celles des Emporitains témoignent de l'influence de ceux-ci. Comme on a trouvé près de Lodève des monnaies barbares du poids de Marseille, on a là une vague indication des limites où se rencontraient l'influence massaliote et celle d'Emporiæ.

Emporiæ n'avait pas seulement ses monnaies à elle, mais aussi ses lois particulières. Elle fut comme Massalie l'alliée de Rome. Ce fut une ville assez puissante pour rompre les liens qui l'attachaient à la métropole et pour vivre d'une vie à part. Contrairement à l'opinion de Desjardins il semble que ce fut là une exception. Seules, avec Emporiæ, Rhoda et Agatha battirent monnaie. Les autres établissements massaliotes ne paraissent avoir jamais eu assez de puissance pour s'affranchir de la tutelle étroite de la métropole.

Quant aux établissements massaliotes placés entre Valence et Alicante, le terme de petites villes (πολίχνια) dont Strabon se sert pour les désigner, le silence des autres auteurs à leur égard, semblent indiquer leur peu d'importance. Cependant les environs d'Hemeroscopium étaient très riches en mines de fer. Strabon mentionne de très belles forges au cap Dianium que Mela appelle à cause de cela Ferraria. Sous l'empire romain, les mines de ces parages devaient être très activement exploitées. Les Massaliotes avaient peut-être donné l'exemple. De Maenace enfin, le dernier des établissements grecs, on ne sait qu'une chose, c'est qu'à l'époque de Strabon on n'en distinguait plus que les ruines. Le souvenir de son existence était même assez incertain pour que d'autres auteurs l'aient confondu à tort avec Malaga.

L'initiative hardie des Massaliotes tenta d'étendre leur commerce et peut-être leur colonisation en dehors des colonnes d'Hercule, sur les côtes ignorées de l'Océan où seuls les Tyriens, puis les Carthaginois, se risquaient depuis si longtemps. Il appartenait à ceux qui

avaient su découvrir le riche marché de Tartesse de rechercher aussi ces marchés mystérieux que les Carthaginois cachaient avec tant de soin. Malgré le secret que ceux de Carthage gardaient si bien, les Grecs étaient parvenus à connaître les navigations d'Hannon et d'Himilcon sur l'Océan, comme le montre un passage d'Hérodote sur l'or que les Carthaginois trouvaient en Lybie, en dehors des Colonnes d'Hercule, et surtout les détails que fournit le *Périple* de Scylax sur la côte d'Afrique jusqu'à l'île de Cerne.

Les noms des Massaliotes Pythéas et Euthymènes sont restés justement célèbres parmi ceux des grands navigateurs de l'antiquité. La ressemblance de leur entreprise avec celle des Carthaginois Hannon et Himilcon a pu faire penser qu'ils avaient été chargés, eux aussi, par leur ville, d'une mission simultanée et que Massalie n'avait songé qu'à imiter Carthage. Polybe, qui s'étonne qu'un particulier peu riche comme Pythéas ait pu accomplir d'aussi lointains voyages, ne fait que confirmer cette hypothèse.

Mais tout est obscur dans l'histoire des deux illustres Massaliotes. Un grand nombre d'écrits ont été déjà consacrés à Pythéas et pourtant la lumière n'est pas faite sur bien des points (1). Par qui furent décidés et organisés ces voyages, à quelle date furent-ils accomplis, quel en était le but? Toutes questions auxquelles on ne peut répondre que par des conjectures.

Un passage d'Aristote où il est question des ouvrages de Pythéas prouve que le voyage de celui-ci fut antérieur à l'expédition d'Alexandre dans l'Inde (327). Mais rien n'indique qu'il n'a pas été très antérieur. Cependant l'étendue des connaissances astronomiques de Pythéas, déjà remarquable et bien au-dessus de celles de son temps si on le place à l'époque d'Alexandre, ne permet guère de croire qu'il vécut bien auparavant. D'autre part, le navigateur massaliote aurait-il pu ou osé franchir les Colonnes d'Hercule et longé les côtes de la Bétique, sans la permission des Carthaginois? Or si la paix avait été conclue entre Massalie et Carthage vers le début du v^e^ siècle, l'entente était devenue plus complète. La fameuse inscription phénicienne conservée au musée du château Borély, qui date probablement du IV^e^ siècle, montre qu'alors une petite colonie phénicienne vivait auprès de la cité grecque, comme il y en avait une au Pirée, le port

(1) Voir dans le volume de cette collection consacré aux voyageurs et explorateurs provençaux l'étude de M. Michel Clerc sur Pythéas et Euthymènes.

d'Athènes. Ainsi, tandis que l'expansion massaliote avait été contenue dans la Méditerranée au v^e^ siècle, on peut admettre qu'elle fut assez puissante au IV^e^ pour essayer d'en sortir et que les circonstances la favorisèrent alors particulièrement.

Le but des expéditions de Pythéas et d'Euthymènes dut être d'explorer des routes commerciales nouvelles. Pythéas eut pour importante mission de chercher à atteindre par mer les pays de l'étain et de l'ambre, produits précieux que les Massaliotes ne recevaient que très indirectement par les mains des Gaulois. Il ne put être question de prime abord de faire des établissements dans des pays entièrement inconnus. Mais la colonisation aurait certainement suivi l'exploration si les Massaliotes se fussent décidés à fréquenter les routes nouvelles.

Malheureusement les résultats des deux voyages semblent avoir été négatifs à cet égard. Les Massaliotes furent détournés d'envoyer leurs navires sur les rivages lointains de cet Océan si différent de leur mer habituelle. L'étain leur arrivait sans péril en trente jours, en traversant la Gaule; il leur en fallait certainement plus du double pour aller jusqu'en Bretagne. Ils n'avaient donc pas les mêmes raisons que les Carthaginois ou les gens de Gadès pour risquer cette longue navigation. Quant à l'ambre la route de terre par laquelle il parvenait était incomparablement plus commode que la voie de mer. Celle-ci dut leur paraître d'autant plus longue que Pythéas avait navigué lentement. Il comptait, par exemple, dans sa Relation cinq jours de navigation de Gadès au cap Sacré, c'est-à-dire de Cadix au cap Saint-Vincent qui termine le Portugal. Ajoutons à cela la crainte inspirée par une mer inconnue. Il n'y avait rien qui pût engager les Massaliotes à profiter des découvertes de Pythéas.

Quant aux côtes de Libye, Euthymènes dut y trouver les Carthaginois depuis longtemps en possession du commerce et établis sur les meilleurs points de parages peu hospitaliers. De plus, les marchandises de ces pays, telles que les peaux de bêtes féroces et les dents d'éléphants, dont parle Scylax, étaient nouvelles pour les Massaliotes.

Enfin les Carthaginois montrèrent en Ibérie une activité nouvelle dans la seconde moitié du III^e^ siècle. De même qu'ils cherchèrent à mettre la plus grande partie de la péninsule sous leur domination, ils durent garder avec un soin plus jaloux l'entrée de l'Océan. Les relations amicales du IV^e^ siècle entre Massalie et la cité phénicienne

avaient cessé. Les établissements carthaginois, tels que Carthagène, remplacèrent sur la côte orientale de l'Ibérie ceux des Massaliotes. Ceux-ci furent donc écartés des Colonnes d'Hercule, s'ils continuèrent de songer à étendre leur commerce au delà. Sans doute cette rivalité nouvelle contribua à former et à resserrer l'alliance intime de Massalie avec les Romains dans la deuxième guerre punique. La chute de Carthage rouvrit toute grande la route de l'Océan. Mais, à supposer que le souvenir de Pythéas et d'Euthymènes eût attiré les Massaliotes vers l'Ouest, l'alliance romaine détourna d'un autre côté leur attention et leurs efforts en leur ouvrant un nouveau champ d'action. C'est en Gaule qu'allait s'exercer leur colonisation dans la dernière période brillante de l'histoire de Massalie. Quelles qu'aient été leur initiative et leur hardiesse, leurs navigations restèrent donc en définitive enfermées dans la Méditerranée.

Pendant longtemps l'extension de leur négoce maritime avait absorbé toute l'énergie des Massaliotes. La mer était le domaine préféré des Hellènes. Les conquêtes terrestres leur paraissaient moins tentantes. Pour eux elles étaient aussi moins faciles. Les Massaliotes possédaient de nombreux navires ; leurs chantiers de construction étaient renommés et Strabon vante leur habileté dans toutes les industries qui regardaient l'art naval, la construction des machines et des engins de guerre employés sur les vaisseaux. Autant il leur était commode d'équiper de puissantes flottes, autant ils étaient peu préparés à lever des armées. Massalie prospéra donc plusieurs siècles sans posséder de territoires dans l'intérieur de la Gaule et sans y coloniser.

Desjardins a cependant soutenu une opinion contraire. « Le territoire de Marseille, dit-il, c'est-à-dire le pays qui dépendait de la ville grecque au temps de sa splendeur, par conséquent avant l'arrivée des Romains, s'étendait jusqu'aux Alpines, et même au delà, puisque Cavaillon (Cabellio) et Avignon (Avenio) lui ont été soumises ». Mais Etienne de Byzance qui était le seul à attribuer à Massalie la possession de Cabellio et d'Avenio reproduit une affirmation d'Artémidore d'Ephèse qui écrivait vers l'an 100 avant J.-C., c'est-à-dire après l'arrivée des Romains en Gaule. Desjardins invoque aussi une curieuse mention de la Table de Peutinger, le mot *Gretia* inscrit sur les territoires entre Marseille et la Durance. Il suppose avec raison que cette indication est une de celles que l'auteur de la Table avait dû emprunter

à l'*Orbis pictus* d'Agrippa. Mais il ne s'ensuit pas que les Massaliotes aient possédé une petite Graccia en Gaule antérieurement aux dons que leur firent les Romains.

L'attribution de territoires aux Grecs jusqu'à la Durance avant l'arrivée des Romains est une pure conjecture qui paraît peu répondre aux probabilités. Comment y croire, en effet, quand les Salyens occupaient encore la plaine où fut fondée Aix et les collines des environs de Marseille au moment où les Romains commencèrent leurs conquêtes en Gaule. Les Grecs n'avaient même pas pu écarter de la côte ces Salyens comme le montre le récit de Strabon au sujet de l'expédition de C. Sextius, le fondateur d'Aix. Le consul romain eut lui-même de la peine à leur imposer l'obligation de se tenir éloignés à douze et à huit stades de la côte. Si on admettait qu'Avenio et Cabellio aient été des oppida Massaliotes au IIe siècle on s'expliquerait mal le silence de Polybe à leur égard. L'historien grec raconte pourtant en détail les opérations de Scipion contre Annibal sur le bas Rhône et parle des mercenaires au service de Massalie qui servaient de guides et d'éclaireurs à ses troupes le long du fleuve.

Strabon parle, il est vrai, de « quelques plaines des environs » de leur ville que les Massaliotes avaient conquises par leur valeur. Cela peut s'entendre du territoire actuel de Marseille borné par l'amphithéâtre de collines qui l'entourent et qu'occupaient alors les Salyens. L'intéressante découverte de l'oppidum ligure du *Bau rous* par M. Vasseur nous montre les indigènes embusqués aux limites mêmes de ce territoire. Sa destruction probable par les Romains prouverait que les Massaliotes n'avaient pas eu auparavant assez de force pour se délivrer de ce dangereux voisinage. Il semble bien que pour le cinquième, le quatrième et le troisième siècle on peut accepter à la lettre l'affirmation de Strabon : « Comptant plutôt sur les ressources que leur offre la mer les Massaliotes se sont appliqués de préférence à profiter de leur position avantageuse pour la navigation ».

Toutefois, sans chercher à occuper des territoires, ils n'avaient négligé aucune occasion d'étendre leur commerce en Gaule et par là ils avaient exercé au loin une heureuse influence civilisatrice. Les Ligures eux-mêmes faisaient des échanges actifs avec les Grecs leurs ennemis. La variété des ustensiles grecs trouvés dans l'oppidum du *Bau rous* montre que de très bonne heure les Massaliotes furent les fournisseurs de leurs voisins pour les besoins les plus divers. Il leur

arrivait même, sans doute, de leur vendre des armes qui pouvaient servir à les combattre. Strabon parle des boucliers de cuivre dont se servaient les Ligures et dont les Grecs leur avaient appris l'usage.

L'activité du commerce massaliote fut surtout très grande chez les peuples des basses vallées du Rhône et de la Durance, plus riches que les Ligures. Des monnaies massaliotes ont été retrouvées en très grande quantité à Saint-Remy, en moins grand nombre à Pertuis, à Tarascon, à Vaison. Si Avignon et Cavaillon n'étaient pas des oppida de Massalie, les marchands de celle-ci fréquentaient en grand nombre ces deux marchés importants.

L'étude des monnaies anciennes d'Avignon fournit à cet égard de précieux éclaircissements. Les plus anciennes, que de la Saussaye fait remonter à l'époque immédiatement antérieure à l'arrivée des Romains en Gaule, portent d'un côté l'effigie de l'Apollon massaliote, de l'autre un symbole particulier à la nation gauloise, le sanglier. Cette monnaie barbare indique assez qu'Avignon n'était pas alors une ville grecque; mais ce type mixte, l'habileté de sa fabrication, décèlent les rapports fréquents des Massaliotes avec ce centre gaulois, placé au milieu de riches plaines dans une position privilégiée au confluent du Rhône et de la Durance. Rien n'empêche de penser qu'un certain nombre de marchands grecs avaient fini par s'y fixer.

La voie du Rhône permettait aux Massaliotes d'étendre leur influence jusque dans le pays des Helvètes et même au delà. L'étude des monnaies a révélé tout un côté de leur commerce resté complètement inconnu auparavant. Des monnaies massaliotes ont été retrouvées dans la vallée supérieure du Rhône et au Nord jusqu'à Berne, dans le canton du Tessin, les Grisons, dans le Tyrol italien en grande quantité et dans toute la vallée du Pô. Beaucoup de ces pièces, il est vrai, n'avaient pas été frappées à Massalie même, elles avaient été copiées par des peuplades barbares établies surtout, paraît-il, dans la vallée du Rhône. Néanmoins elles permettent de retrouver les traces d'un courant commercial important qui partait du Rhône et se prolongeait à travers les passages des Alpes jusqu'aux extrémités du pays des Helvètes et des pays cisalpins. L'abondance particulière de ces monnaies dans le Tyrol italien ne paraît guère explicable au premier abord. Mais si l'on réfléchit que l'ambre de la Baltique était apporté sur les bords de l'Adriatique dès la plus haute antiquité et que la route du Brenner était la plus commode qu'il pouvait prendre, on

peut conjecturer que des Massaliotes ou des marchands gaulois allaient attendre les marchands d'ambre à leur descente des Alpes pour rapporter à Massalie le précieux produit.

Ce fut le commerce de l'étain surtout, plus que celui des autres produits de la Bretagne ou de la Gaule, qui attira les Massaliotes dans l'intérieur de ce pays et fit pénétrer l'influence hellénique jusqu'aux extrémités de ce pays. Diodore de Sicile parle de marchands qui allaient acheter l'étain dans l'île d'Ictis (Wight). Ils le transportaient à travers la Gaule jusqu'à Massalie en trente jours avec des chevaux, en partant sans doute des environs des embouchures de la Seine.

Cette route, la plus courte, n'était pas la seule par laquelle l'étain et les produits de la Bretagne arrivaient à Massalie. Les Vénètes, alors marins les plus hardis de l'Armorique, au dire de César, faisaient en Bretagne un trafic très actif. Les marchandises qu'ils en rapportaient devaient traverser la Gaule en remontant la Loire. Elles étaient peut-être débarquées à Corbilo (Saint Nazaire), ville gauloise d'importance très ancienne. Scipion Emilien rencontra à Massalie des marchands de Corbilo.

Il n'est pas probable que des Massaliotes aient profité de ces relations commerciales suivies pour s'établir loin de leur ville au milieu des peuplades indigènes. Mais rien n'empêche de croire que toutes ces routes aient été fréquentées par eux. Pourquoi les marchands de Massalie auraient-ils été moins hardis que ses navigateurs? Peut-être les voyait-on revenir périodiquement à Corbilo, à Ictis, au fond du pays des Helvètes, sur les rives du Haut-Adige à la recherche de l'ambre. Cependant on n'en a aucune preuve certaine. L'auteur du Périple attribué au géographe Scymnus parle des Grecs qui arrivent chez les Celtes et y font pénétrer leurs mœurs, mais le terme de Celtique a pour lui un sens très élastique. On pourrait tirer un argument plus sérieux d'un passage de César. Il remarque que les Eburons, les Nerviens et les Ménapes ne laissaient pas pénétrer chez eux les marchands étrangers. Il est permis de sous-entendre que ces marchands voyageaient librement dans le reste de la Gaule, en dehors de cette rude Belgique, et que ces étrangers étaient des Massaliotes.

Quelle que soit l'opinion qu'on adopte au sujet des établissements ou des voyages des Massaliotes en Gaule, on ne peut mettre en doute l'influence considérable que des relations fréquentes et anciennes avaient exercée sur les Gaulois. César trouva l'usage des lettres

grecques répandu chez les Helvètes et même chez les peuples de la Celtique qui s'en servaient pour tous les usages publics ou privés. Strabon dit que Massalie, naguère l'école des Barbares, avait donné aux Gaulois le goût des lettres grecques, à tel point que ceux-ci rédigeaient en grec jusqu'à leurs contrats.

Par là les Massaliotes avaient joué vis-à-vis des Gaulois le rôle le plus élevé que doivent se proposer des colonisateurs. L'alliance romaine leur permit, dans les derniers temps de leur splendeur, de coloniser réellement tout une partie de cette Provence qui fut profondément imprégnée de culture grecque avant de devenir la Province romaine par excellence.

En 143, le consul Opimius céda à Massalie le territoire des Ligures Oxybiens et Déciates situé entre l'Argens et le Var. En 122, C. Sextius Calvinus chassa les Salyens du littoral, leur interdit de s'en approcher à plus de 12 stades, là où la côte était ouverte, de 8 stades, dans les parties rocheuses, et abandonna aux Massaliotes la bande de terre ainsi réservée. Après la soumission définitive des Salyens par Cn. Domitius Ahenobardus et Q. Fabius Maximus en 121, leur territoire entier dut devenir la propriété des alliés de Rome, bien qu'aucun auteur ne le dise. Plutarque, dans la vie de Marius, parle des vignes des Massaliotes plantées dans la vallée de l'Arc. D'après César, leur territoire s'étendait jusqu'au Rhône qui formait auparavant la limite des terres des Salyens.

En 78 ou 77, Pompée leur abandonna encore les terres des Volces Arecomices et des Helviens au delà du Rhône. César commença-t-il par favoriser, lui aussi, les fidèles alliés des armes romaines? Il s'exprime obscurément à ce sujet, dans un passage de ses Commentaires où il semble dire que la soumission des Gaulois profita aux Massaliotes et augmenta leurs revenus. Ce ne fut pas pour longtemps. Bientôt le conquérant des Gaules se brouilla avec eux et, après le fameux siège de l'an 49, leur enleva toutes les terres que les Romains leur avaient précédemment données et même la plupart de leurs colonies maritimes, ne leur laissant guère que l'indépendance.

Mais Massalie avait possédé pendant près de quatre-vingts ans (122-49) des territoires étendus. Pendant les trente dernières années (78-49) ceux-ci allaient des Cévennes jusqu'au Var, ici bornés au voisinage du littoral, là pénétrant dans les riches plaines de l'intérieur jusqu'à la hauteur de la Durance et de l'Ardèche. Cette partie de la

Gaule jouit alors d'une tranquillité profonde, troublée seulement un moment par la révolte des populations exaspérées par les exactions du Verrès de la Narbonnaise, le proconsul Fonteius (76-74). On vit alors Narbonne assiégée et Massalie elle-même menacée à cause de son alliance avec les Romains.

Les Massaliotes montrèrent dans leur domaine une activité remarquable. C'est alors qu'ils fondèrent des colonies dans les villes de l'intérieur comme Avignon et Cavaillon. Même ils eurent le temps de faire des établissements au delà du Rhône dans les derniers territoires qui leur furent cédés. Nîmes, la capitale des Arecomices, qui devint rapidement une ville populeuse et un marché très important, a pu devoir à Massalie les débuts de sa fortune. De la Saussaye remarque qu'une médaille grecque, frappée à Nemausus et assez répandue, peut être considérée comme un monument de la domination de Massalie.

Celle-ci fit plus que d'envoyer ses marchands s'établir dans les principaux marchés du pays. Elle transforma la vie des habitants, elle leur apprit à tirer le meilleur parti de leur climat et de leur sol, elle leur apporta la prospérité. C'est alors, en effet, que la vigne et l'olivier, introduits par eux, devinrent les grandes cultures de la Provence. Cicéron nous montre bien l'importance qu'elles avaient prise en peu de temps quand il nous apprend que, de son temps, les Romains, inquiets pour la vente de leurs vins et de leurs huiles, interdirent aux Transalpins de planter des vignes et des oliviers.

Telle était la personnalité que la colonisation massaliote avait donnée à ce territoire, entouré de terres romaines, qu'à Rome on avait pris l'habitude de le désigner du nom de Grèce. C'est ce que prouve le nom de Gretia relevé sur l'*Orbis pictus* d'Agrippa. L'empreinte grecque avait été forte et durable puisque, quand ce nom était inscrit sur la carte officielle de l'empire, depuis longtemps déjà l'ancien domaine de Massalie était soumis à l'administration et à l'influence romaines.

Après tout, l'historien Justin ne peut être accusé que d'avoir exagéré dans le passage célèbre où il vante l'influence civilisatrice des Massaliotes. « C'est d'eux, nous dit-il, que les Gaulois prirent l'habitude d'une vie plus cultivée, c'est grâce à eux que leur barbarie s'adoucit et disparut, qu'ils se mirent à cultiver les champs, à entourer leurs villes de murailles. Alors ils s'habituèrent à obéir aux lois et non plus seulement à la force des armes, à tailler la vigne et à planter l'olivier. Hommes et choses furent si brillamment transformés qu'on n'eût pas

dit que les Grecs avaient émigré en Gaule mais que la Gaule avait été transportée en Grèce (1). »

Massalie n'a pas eu le bonheur d'avoir ses historiens. Les exploits de ses navigateurs et de ses marchands sont restés en partie inconnus. Mais nous en savons assez pour dire que l'expansion de la colonie phocéenne fut glorieuse et féconde. Elle l'eût été bien plus si la puissance des Carthaginois et des Romains ne l'eût empêchée de recueillir les fruits de son activité. Malgré les Carthaginois, Massalie a porté la civilisation grecque jusqu'aux extrémités du monde méditerranéen. Jusqu'aux abords des mers polaires ses marins ont devancé de plusieurs siècles les vaisseaux romains qui, peut-être, n'ont pas pénétré aussi loin. En Gaule, la tâche civilisatrice des Romains a été grandement préparée par les obscurs efforts des Massaliotes. L'œuvre colonisatrice de Massalie mérite donc de n'être pas oubliée. Elle fournit une belle préface à l'histoire de la colonisation marseillaise.

(1) XLIII, 4.

CHAPITRE II

LA COLONISATION MARSEILLAISE AU TEMPS DES CROISADES (1)

A l'époque où la colonisation grecque brillait encore d'un vif éclat dans le nouveau et vaste domaine que lui avait taillé en Orient le génie d'Alexandre, la conquête et la colonisation romaines envahissaient peu à peu l'occident méditerranéen. Tandis que la Grèce elle-même, puis l'Asie hellénisée tombaient entre les mains des maîtres du monde ancien, Massalie restait la dernière à prolonger en Occident l'histoire de la colonisation hellénique. Son rôle n'avait cessé qu'au début de l'empire romain. Elle finit par y être absorbée après avoir obscurément gardé son indépendance jusqu'à une date ignorée.

Pendant plusieurs siècles, il n'y a plus de colonisation européenne. Les peuples asiatiques, contenus, refoulés ou pénétrés par les Grecs et les Romains, prennent leur revanche. Les migrations se succèdent à travers l'Europe d'Orient en Occident, du Nord au Sud. Ce n'est qu'après des siècles d'anarchie, quand la société féodale est définitivement constituée, que les Occidentaux cessent de vivre repliés sur eux-mêmes, réduits à repousser les invasions, absorbés par des luttes pour l'existence. Avec les Croisades recommence l'expansion européenne au dehors. Elles présagent les grands voyages à travers

(1) Voir pour ce chapitre : Méry et Guindon. *Histoire des actes et des délibérations du corps et du conseil de la municipalité de Marseille.* Marseille, 1841, 8 in-8°. — Blancard. *Documents inédits sur le Commerce de Marseille au moyen âge.* Marseille, 1884, 2 in-8°. — Marchand. *Le Commerce de Marseille avec le Levant pendant les Croisades.* (Bulletin de la Soc. de Géog de Mars., 1890). — Heyd. *Histoire du commerce du Levant au moyen âge.* Leipzig, 1886, 2 in-8°. — De Mas Latrie. *Relations et commerce de l'Afrique septentrionale ou Magreb avec les nations chrétiennes au moyen âge.* Paris, Didot, 1886, et *Traités de paix et de commerce concernant les relations des chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au moyen âge.* Paris, Plon, 1866, in-4°.

l'ancien continent, les grandes découvertes maritimes, la colonisation moderne.

Elles avaient même débuté comme un grand mouvement de migration et de colonisation. Si les difficultés de toutes sortes et les désillusions cruelles arrêtèrent vite l'exode des paysans vers l'Orient, les gros bénéfices à réaliser encouragèrent au contraire pendant plusieurs siècles les voyages et les établissements des marchands. Les croisades suscitèrent une colonisation commerciale, analogue à celle des Phéniciens et des Grecs par le but poursuivi, mais bien différente par les moyens employés et par la grandeur des résultats.

Cette colonisation fut l'œuvre des grandes républiques commerçantes, maîtresses pendant près de quatre siècles du trafic et de la navigation dans la Méditerranée. Au premier rang, brillèrent les villes italiennes; parmi elles, les trois grandes rivales Venise, Gênes, Pise, de beaucoup les plus puissantes de toutes, d'autres encore telles qu'Amalfi, Ancône, Messine. Mais grand aussi fut le rôle des ports du midi de la France, désignés en bloc sous le nom de provençaux : Marseille, Saint-Gilles, Montpellier, Narbonne. A côté des villes italiennes et provençales, seules Barcelone et Raguse méritent d'être mentionnées. Toutes ces villes, rivales ardentes, voulurent posséder dans les pricipaux ports du Levant leurs colonies de marchands, établies les unes à côté des autres. Celles-ci, dans ces pays étrangers, chrétiens, musulmans ou byzantins, eurent une existence indépendante, une organisation curieuse, une vie très active et agitée ; souvent même elles jouèrent un un rôle politique important.

C'est naturellement dans les territoires conquis par les Croisés en Syrie que la colonisation fut le plus active au XII^e^ et au XIII^e^ siècle. Les marchands s'établirent sur les Concessions qui leur furent accordées par les princes croisés en récompense des services rendus par les flottes des villes maritimes, soit pour le transport des armées, soit pour leur ravitaillement, soit pour la conquête elle-même. Ces princes rivalisèrent aussi de générosité par une entente intelligente de leurs intérêts.

Une série de fiefs féodaux avaient été constitués en Syrie. Ils dépendaient de trois suzerains puissants et rivaux entre lesquels étaient partagés le littoral et les ports. Aux rois de Jérusalem appartenaient les plus nombreux et les plus importants : Acre, Tyr,

Beyrouth, les plus fréquentés de tous. Les comtes de Tripoli, vassaux nominaux, mais en réalité indépendants, du royaume de Jérusalem, possédaient Tripoli et Gibelet.. Enfin, Laodicée, un moment rivale d'Acre et d'Alexandrie, et Alexandrette, alors ignorée, faisaient partie de la principauté d'Antioche.

A ces trois princes, comme aux seigneurs particuliers de ces ports, une politique habile commandait de chercher à attirer chez eux le plus grand nombre de marchands occidentaux, la plus grande partie de ce courant qui amenait jusqu'à la Méditerranée les riches marchandises de l'Extrême-Orient, de l'Inde, de la Perse. Damas, Antioche, Alep, étaient les trois grands marchés musulmans en arrière de la côte auxquels ce courant pouvait aboutir. Suivant qu'il était attiré vers le premier ou vers les seconds les ports du Sud ou ceux du Nord pouvaient le recueillir.

Très nombreuses donc furent les chartes accordant des Concessions aux villes italiennes ou provençales pour créer des établissements dans les ports de Syrie. Concessions et colonies furent d'importance très diverse. Parfois des quartiers tout entiers de villes furent aliénés à Venise, à Gênes, à Marseille. Plus souvent la concession était limitée à une rue. Il était stipulé qu'elle devait contenir toutes les installations nécessaires à la vie de la colonie, un moulin, un four, un abattoir particulier, enfin un établissement de bains. Tout au moins l'usage d'un des établissements de la ville était réservé aux marchands un jour particulier de la semaine. Bien entendu les besoins religieux n'étaient pas oubliés et chaque colonie possédait son église.

Souvent enfin la concession ne comprenait qu'un fondouc, vaste construction d'un type usuel sur tous les grands marchés de l'Orient. Complètement clos à l'extérieur par de fortes murailles, le fondouc était ainsi à l'abri des coups de mains, des émeutes fréquentes dans ces pays. Il protégeait aussi ses habitants par l'isolement contre les pestes et autres contagions, fléau trop habituel des villes orientales. On pénétrait par une porte étroite dans une cour intérieure entourée d'une galerie, au milieu de laquelle jaillissait une fontaine. La cour, les galeries du rez-de-chaussée et les salles auxquelles elles donnaient accès servaient d'entrepôts, de magasins, de boutiques. Au premier étage, le seul en général, s'ouvraient sur la galerie supérieure les appartements des marchands, les salles d'apparat, la chapelle de la colonie, quand elle ne possédait pas d'église au dehors. Cette disposi-

tion avait encore le précieux avantage d'abriter contre les rayons trop ardents du soleil et contre l'invasion des poussières de la rue.

Quelle que fut l'étendue de la Concession, quartier, rue ou fondouc, elle constituait une petite commune indépendante dans la ville. Elle avait son chef, désigné par la métropole, vicomte, baile ou consul. Celui-ci l'administrait, assisté de conseils comme dans les communes de l'Occident ; il jugeait les procès. Les marchands étaient exempts des impôts payés par le reste des habitants. Le plus souvent ils ne payaient pas davantage les droits de douane établis à l'entrée ou à la sortie ou les droits sur l'achat et la vente des marchandises. Bien plus, certains revenus des ports leur étaient aliénés. Ainsi, d'après les traités, les Génois touchaient à Tyr, à Acre, à Laodicée, un tiers des recettes du port. A Tyr les Vénitiens avaient également droit à un tiers des taxes perçues dans le port et de certains autres revenus.

Les Concessions faites aux républiques commerçantes en récompense des services rendus étaient de pures donations et n'entraînaient pas de servitudes féodales. Pourtant les traités stipulaient que les colonies contribueraient à la défense des villes où elles étaient établies. De fait, elles y prirent souvent une part prépondérante. Là s'arrêtait en général leur obligation. Il n'est pas rare de voir figurer leurs troupes dans des expéditions entreprises par les rois de Jérusalem contre les Sarrasins, mais, à cet égard, elles étaient entièrement libres.

En dehors des Concessions des villes les colonies marchandes obtinrent aussi des terres souvent étendues. C'était d'abord les jardins et la partie du territoire de la ville dépendant du quartier qui leur avait été accordé. Mais, en outre, les chartes des princes concédèrent fréquemment de grandes propriétés rurales entourant des habitations, désignées sous le nom de casaux. Au temps de saint Louis, Venise possédait environ quatre-vingts casaux autour de Tyr. Dans ces casaux les marchands firent en petit de la colonisation agricole et contribuèrent à la mise en valeur du sol. Ils n'y employèrent qu'exceptionnellement des travailleurs européens. Des fermiers indigènes exploitaient ces domaines en abandonnant à leurs maîtres les deux tiers de leurs récoltes. Celles-ci n'assuraient pas seulement la subsistance de la colonie en grains, en légumes, en fruits, elles contribuaient à alimenter son commerce en produits d'exportation tels que coton ou

canne à sucre. Cette colonisation agricole, seulement ébauchée, aurait sans doute pris une grande extension si les Occidentaux avaient pu jouir plus longtemps paisiblement de l'intérieur du pays.

Le nombre des chartes et l'étendue des Concessions accordées aux villes ne doivent cependant pas faire illusion sur l'importance de leur colonisation en Syrie. Souvent les circonstances empêchèrent les bénéficiaires d'en profiter. Plus souvent encore les princes cherchèrent à éluder l'exécution des chartes qu'ils avaient signées ou à reprendre peu à peu les privilèges consentis. Ainsi les colonies de marchands furent beaucoup moins nombreuses et surtout beaucoup moins considérables que ne pourrait le faire croire la seule étude des chartes.

Tel fut en particulier le cas des colonies de Marseille. La vieille cité provençale montra dès la première croisade qu'elle était prête à jouer un grand rôle. Elle affirma sa vitalité au XII^e^ siècle en s'émancipant peu à peu de la tutelle de ses vicomtes et des comtes de Provence. La république marseillaise, constituée seulement au début du XII^e^ siècle, perdit peu après son indépendance, domptée par la rude main de Charles d'Anjou (1257). Mais les difficultés au milieu desquelles se débattirent tous les comtes de Provence des deux maisons d'Anjou, jusqu'au bon roi René, permirent à Marseille de garder les plus grandes libertés et presque une complète autonomie.

Elle n'eut pourtant ni la puissance politique, ni la prospérité commerciale des républiques italiennes. Ses établissements en Syrie ne peuvent être comparés à ceux de Venise, de Gênes, de Pise, ni pour le nombre, ni pour l'importance. Cependant, après ces trois républiques rivales, c'est Marseille dont le rôle fut le plus brillant en Orient. Les Génois et les Pisans, jaloux d'accaparer tout le grand trafic dans le bassin occidental de la Méditerranée, songèrent pendant quelque temps, au XII^e^ siècle, à interdire aux Provençaux l'accès des mers du Levant. Gênes et Pise auraient été à l'Occident les derniers grands entrepôts des produits de l'Orient. Des traités furent signés dans ce but avec les seigneurs des ports provençaux, avec les rois de Sicile, qui promirent de refuser aux vaisseaux provençaux l'accès de leurs ports. Mais seules Montpellier, Narbonne, Saint-Gilles, souffrirent de ces prétentions. Les vaisseaux génois et pisans y faisaient le grand commerce au XII^e^ siècle.

Jamais ils ne jouèrent le même rôle à Marseille. L'activité de

celle-ci dans les mers du Levant excitait à un si haut degré la jalousie de Gênes, au XII[e] siècle, qu'elle jugea nécessaire de ruiner sa rivale. En 1174, elle concerta avec Raimond, comte de Toulouse, l'invasion de la Provence. Le partage de la conquête était convenu d'avance : les Génois s'étaient réservé en particulier la propriété de Marseille. Cette campagne échoua heureusement. Deux ans après, le comte de Toulouse, divers autres seigneurs et Gênes complotèrent encore la ruine de Marseille et de son port. Echappée à ces dangers la métropole provençale grandit encore en richesse et en activité au XIII[e] siècle. M. Marchand, dans sa consciencieuse étude sur le commerce de Marseille avec le Levant pendant les croisades, n'a pas assez fait ressortir sa force d'expansion et la part qu'elle prit à la colonisation dans le Levant.

Malheureusement les chroniqueurs et annalistes du moyen âge ne nous renseignent pas mieux que les auteurs anciens au sujet de Massalie. Faute d'avoir été enregistrés par eux, les efforts des Marseillais, dont quelques documents nous révèlent la grandeur, restent en grande partie inconnus. Ne serait-il pas intéressant de savoir quelle part ils prirent à la première croisade ? Les services qu'ils furent, dès lors, à même de rendre ne peuvent être mis en doute (1). Ils devaient avoir à Jérusalem un quartier où aucun étranger ne pouvait loger, avec l'usage d'un four particulier.

En 1136, le roi Foulque d'Anjou leur concédait la franchise des droits de douane et d'accise sur les achats et sur les ventes, la possession d'une rue, d'une église, d'un four à Jérusalem, à Acre et dans toutes les villes maritimes du royaume. Marseille était mise sur le même pied que Gênes et que Venise et la générosité du roi permet de mesurer l'importance de la part qu'elle avait prise aux conquêtes des croisés. La charte rappelle vaguement sa participation directe aux combats, les prêts d'argent consentis, l'utilité de ses bons avis. Baudouin III, par une charte de 1152, confirmait et étendait la concession de son prédécesseur qu'il déclarait perpétuelle. Il

(1) Dès 1103, l'abbaye de Saint-Victor recevait en don du marquis de Provence, Raymond de Saint-Gilles, chef de l'armée croisée, la moitié de la ville de Giblet, aujourd'hui Djebael, au nord de Beyrouth, par une charte délivrée aux portes de Tripoli, en présence de l'évêque de Marseille et de plusieurs autres témoins provençaux ou languedociens. Mais c'est en 1117 que Baudouin I[er], successeur de Godefroi de Bouillon, accordait aux habitants de la ville de Marseille leur première concession en Syrie, en reconnaissance de ce qu'ils avaient fait pour lui.

rappelait, comme un dernier service, les sommes d'argent avancées par les Marseillais pour la prise d'Ascalon et de Jaffa. C'est sans doute pour les récompenser spécialement que Baudouin leur reconnaissait en outre la propriété du château-fort de Rame, situé entre ces deux villes, avec son territoire et les serfs nécessaires pour le cultiver. Dix ans après, en 1163, l'évêque de Bethléem cédait à la commune de Marseille plusieurs maisons sises à Acre et un casal du nom de Romadet, en garantie d'une somme de 2.208 pièces d'or qu'ils lui avaient prêtée.

Si les Marseillais avaient rivalisé d'activité avec les Vénitiens, les Génois et les Pisans pour avoir leur part dans la conquête, on ne peut pas penser qu'ils en aient manqué pour tirer parti des concessions obtenues. Heyd affirme qu'ils ne possédaient pas de grands quartiers marchands mais seulement des fondoucs. Il n'y a aucune raison de croire que leurs établissements aient été partout aussi restreints. A côté du quartier des Vénitiens et des Génois, il put y avoir dans les principaux ports de Syrie, à Acre, à Tyr, à Beyrouth, la rue des Marseillais. Malheureusement, aucun document, en dehors des chartes de Concessions, ne nous renseigne sur leurs établissements. Quelle qu'ait été la rapidité et l'étendue de leur développement, les colonies commerçantes ne purent pas jouir longtemps de leur prospérité. La terrible invasion de Saladin leur porta bientôt un coup dont elles ne se relevèrent jamais complètement. Quelques jours après la prise de Jérusalem (4 juillet 1187), Acre ouvrait, sans combat, ses portes aux musulmans qui y firent un butin énorme, les habitants ayant pris la fuite précipitamment. Au début de l'année 1188 Saladin était maître de tous les ports de Syrie, sauf de Tyr, qui seule fit une résistance énergique. Il ne restait plus rien des colonies marseillaises.

La croisade de Philippe Auguste et de Richard Cœur de Lion sauva Tyr et permit de reprendre Acre après un siège mémorable (1189-1191). Celle des Allemands, de 1197, rendit aux chrétiens toutes les villes de la côte. Désormais le royaume de Jérusalem était réduit à l'ancienne Phénicie, Acre devenait sa capitale. Ç'en était assez pour que les républiques commerçantes pussent rétablir leurs colonies.

Marseille y travailla activement. Comme au début de la conquête, elle avait pris une part brillante à la défense contre Saladin, puis à la reprise des villes; elle en fut également récompensée. Les Marseillais s'étaient distingués à côté des Génois et des Pisans dans la défense de

Tyr, comme l'attestait Conrad de Monferrat dans un diplôme d'octobre 1187. En récompense il leur accordait l'exemption de tout impôt dans sa ville, le droit d'avoir un consulat pour diriger leurs affaires et pour les juger. Il leur cédait, en outre, le « palais vert avec toutes ses dépendances et le casal de Maraclée avec toutes ses appartenances et tout son territoire », ainsi qu'un four. « En outre, ajoutait-il, si par l'effet de la clémence de Dieu d'autres villes tombent dans les mains des chrétiens, je leur accorde dans ces villes les mêmes privilèges que je leur ai donnés à Tyr. »

Trois ans après, le roi Guy de Lusignan réalisait cette promesse. Son diplôme de 1190 proclamait les services que venaient de rendre les Marseillais « par leurs personnes et par leurs biens » lors du siège d'Acre. Il nommait Bertrand Sard et Anselme, Etienne-Jean-Raymond de Posquères, Raymond de Saona, Hugue de Fer, Pierre Anuda, Gautier Auglic, Guillaume et Berard Gatti, Bertrand Caminali, Guillaume de Posquères, Pons de Revest, Berenguier, Fulco de Rostand et Bertrand Anuda. Outre le bénéfice de diverses exemptions, les citoyens de Marseille obtenaient le droit d'avoir leurs consuls à Acre.

En 1198, le roi Amaury confirmait leurs privilèges à cause des secours et des dons qu'il en avait reçus, s'élevant à la somme de deux mille huit cents besans sarrasins. La liberté « d'entrer, de sortir, de vendre, d'acheter » sans avoir rien à payer, était étendue pour eux à toutes les villes maritimes du royaume qui venaient d'être reconquises. Amaury leur cédait de plus, à perpétuité, un casal dans l'île de Chypre appelé Flacié, avec tous les paysans et les animaux qui s'y trouvaient. D'après M. de Mas Latrie, le village de Phlassou, dans la grande vallée de Solia, pourrait bien être l'ancien Flacié (1).

Les Marseillais firent confirmer ces concessions à diverses reprises dans le courant du XIIIe siècle. En 1212 les consuls des Marseillais dans le pays se présentèrent devant le roi Jean de Brienne pour lui demander de les remettre en possession de la rue qui leur avait été concédée autrefois à Acre. Le roi fit des difficultés et demanda à voir les titres de leur propriété. Ces titres avaient été égarés lors de la prise de la ville, il fallut consulter les plus âgés des habitants d'Acre qui décla-

1) Voir la savante dissertation de M. de Mas Latrie sur le diplôme du roi Amaury. *Hist. de l'île de Chypre*, t. II, p. 25-32.

rèrent que la rue des Marseillais était autrefois aux environs de l'église de Saint-Démétrius. Alors le roi Jean leur en confirma la possession du consentement de sa femme par lettres patentes souscrites du nom de plusieurs seigneurs. Jean d'Ibelin, seigneur de Beyrouth, leur octroya de nouveau l'exemption de tous droits d'entrée et de sortie et reconnut la juridiction de leurs consuls. Vers 1250, Philippe de Montfort, seigneur de Tyr, donna une nouvelle consécration à leurs privilèges dans cette ville. Enfin, dans les *Chapitres de paix* accordés à la commune par Charles d'Anjou en 1257, le nouveau comte promit « d'aider les citoyens de Marseille à recouvrer les franchises, libertés, droits et possessions qu'ils avaient autrefois à Ancône et autres lieux au delà de la mer, ainsi qu'à Chypre et dans diverses contrées. » En effet, plus tard, quand il fut élevé sur le trône de Jérusalem, il confirma tous leurs privilèges à Acre et dans les autres villes de Syrie (1284). On sait d'ailleurs qu'en 1249 le consul de Marseille fit un traité avec celui de Montpellier; un autre fut conclu en 1259 entre les Vénitiens, le consul des Marseillais et Charles de Valois, fils du roi de France.

Les colonies marseillaises reconstituées subsistèrent donc jusqu'à l'expulsion définitive des chrétiens en 1291. Dans cette seconde période de l'histoire des états croisés où les possessions chrétiennes étaient limitées à la côte, les colonies marchandes jouèrent un rôle politique qu'elles n'avaient pas eu auparavant; leur influence sur les destinées du royaume fut souvent prépondérante. Pour mieux soutenir leur puissance, Venise, Gênes, Pise établirent des liens entre leurs colonies qui avaient vécu jusque-là isolées et une sorte de centralisation. Au dessus des chefs de chacune d'elles, il y eut un baile vénitien, des consuls génois et pisans pour toute la Syrie.

C'est sans doute aussi pour mieux défendre leurs intérêts communs contre leurs rivaux italiens que les Provençaux unirent leurs colonies, tout en gardant leurs consuls spéciaux. En 1187, Conrad de Montferrat avait donné le palais vert de Tyr en commun aux colons originaires de Marseille, de Montpellier, de Saint-Gilles et de Barcelone. La commune provençale qu'ils formèrent était administrée par six ou sept consuls, avec un tribunal commun présidé par un vicomte unique. Les Provençaux eurent aussi leur quartier commun à Acre avec une église dédiée à la Vierge; les gens de Marseille et ceux de Montpellier y étaient en majorité; ils gardaient leurs consuls parti-

culiers. En 1236, le consul des Marseillais d'Acre se rendit auprès du roi de Chypre, Henri Ier de Lusignan, en compagnie d'un ambassadeur de Montpellier. Il conclut avec ce prince un traité de commerce au nom des deux villes et d'autres communes provençales.

C'est au moment où les colonies marseillaises approchaient de la fin de leur existence que les Statuts de Marseille, rédigés vers 1255, consacrèrent les obligations imposées, sans doute dès l'origine, aux consuls placés à leur tête. Les chapitres 18 et 19 du premier livre de ce document vénérable leur étaient consacrés. Tous ces consuls devaient être choisis par le recteur de la commune qui devait prendre l'avis des principaux officiers, syndics, clavaires, semainiers, et des chefs de métiers. Ils étaient pris parmi ceux qui trafiquaient dans ces pays étrangers et ne pouvaient rester en charge plus d'un an, à moins qu'on n'eût pu leur trouver un remplaçant suffisant.

Étaient exclus de cet honneur, d'abord tout membre de la colonie qui aurait joui en Syrie de franchises particulières plus grandes que celles des autres hommes de Marseille, les maîtres ou nochers des navires qui faisaient les voyages de Syrie, les tenanciers des fondoucs (fundegarii vel nabetini), ceux qui vendaient ou qui faisaient vendre leur vin.

S'il arrivait par hasard qu'il y eût « huit ou dix ou vingt Marseillais se trouvant sans consul établi », ils pouvaient s'entendre entre eux pour choisir un consul jusqu'à ce qu'il en fût arrivé un autre choisi à Marseille.

Les consuls devaient jurer « de régir le consulat avec bonne foi, sans dol, sans fraude, en mettant de côté la haine, l'amour, la crainte, la prière et l'argent, et de rendre à tous, selon leur pouvoir, bonne justice. » Pour l'examen et la décision des causes ils devaient avoir avec eux « deux de leurs meilleurs et de leurs plus discrets conseillers, un au moins » ; ils devaient emmener avec eux un notaire public pour écrire tous les actes et autant que possible un notaire marseillais. S'ils n'en pouvaient avoir, un écrivain de navire, qui prêtait un serment spécial, pouvait leur en tenir lieu.

Pour les frais de justice les plaideurs devaient payer la dixième partie des sommes contestées, s'il s'agissait de dix bezans ou plus, un tiers s'il s'agissait d'une somme inférieure. Deux parts étaient faites de l'argent ainsi perçu, l'une pour la commune de Marseille, l'autre pour les consuls. Dans un délai de huit jours après leur retour ceux-ci

devaient verser ce qui appartenait à la commune et remettre en même temps le cartulaire de leurs actes destiné à être conservé dans les archives. Il est malheureux qu'aucun de ces cartulaires ne nous soit parvenu. Ils nous auraient révélé jour par jour la vie des colonies marseillaises.

Les Statuts étaient très brefs au sujet des devoirs des consuls. En dehors de leurs devoirs judiciaires ils ne spécifiaient que deux autres obligations d'un caractère tout particulier :

« Lesdits consuls, qui devront aller en ces divers lieux susdits, jureront avant, sur les saints Évangiles de Dieu, de n'y envoyer ou de ne pas permettre qu'on y envoie des courtisanes et de ne pas autoriser le séjour de ces femmes dans le lieu de leur juridiction. Ils ne permettront pas non plus que le vin, autre que celui qui viendra de Marseille, soit apporté ou vendu dans lesdits fondoucs, tant qu'il y aura du vin de Marseille à vendre ; ils ne loueront et ne laisseront louer à des étrangers non marseillais les boutiques, sans la volonté expresse du chef du fondouc. »

Ainsi la métropole montrait un égal souci du maintien des bonnes mœurs et des intérêts des propriétaires des vignes qui couvraient alors tout son terroir. Il est regrettable que les Statuts ne soient pas plus explicites au sujet des attributions des consuls et de l'organisation des colonies. On aimerait savoir, par exemple, ce qu'étaient ces chefs ou administrateurs des fondoucs que le texte appelle fundegarii et nabetini. Le seul détail qu'il donne sur eux c'est que les consuls ne devaient pas chercher à les entraver dans tout ce qu'ils étaient autorisés à faire par la volonté ou par le consentement du recteur de Marseille. Ils ne devaient pas les forcer d'acheter du vin à un prix supérieur à celui qui aurait été fixé.

Exposés de deux côtés aux attaques de plus en plus redoutables des sultans d'Égypte et des chefs turcomans venus du centre de l'Asie, les chrétiens auraient eu besoin d'unir toutes leurs forces pour se défendre. Leurs discordes, si funestes dès le début, semblaient devenir de plus en plus aiguës à mesure que les dangers devenaient plus pressants. Après la bizarre croisade de l'empereur Frédéric, le royaume de Jérusalem fut rempli pendant quinze ans de guerres et de brigandages. L'influence de saint Louis lors de son passage en Syrie ne réussit pas à calmer les jalousies et les haines. Les colonies

commerçantes, intimement mêlées dans cette dernière période à la vie politique du royaume, le furent aussi à ces dissensions. Ce fut entre elles une interminable succession de luttes à main armée. Les Marseillais ne manquèrent pas d'y prendre part. On connaît leurs querelles à Acre avec ceux de Montpellier. Elles mirent la division entre les deux villes elles-mêmes. Saint Louis et le pape intervinrent pour y mettre un terme. En 1257 Montpellier fut condamnée à payer à Marseille une amende de soixante mille sous royaux.

Déjà la catastrophe finale approchait pour les chrétiens de Syrie. Bibars, ancien esclave turcoman devenu sultan d'Égypte en 1260, leur prit leurs villes une à une et les détruisit pour les empêcher d'y revenir. Ainsi furent rasées Césarée, Arsouf, Jaffa, Antioche, Gibelet (1265-68). Lui mort, l'émir Kilaououn, devenu sultan en 1280, acheva son œuvre. Il s'empara de Laodicée, de Tripoli, puis massacra 100.000 chrétiens dans le royaume de Jérusalem. Acre, après une résistance énergique, fut prise d'assaut et rasée à son tour (1291). Frappés de terreur les chrétiens abandonnèrent aussitôt les villes qui leur restaient, Tyr, Saïda, Beyrouth et Tortose. C'en était fait des colonies commerçantes de Syrie.

Elles trouvèrent en grande partie un asile dans deux états chrétiens qui subsistèrent, le royaume de Chypre et celui de la Petite Arménie établi dans l'ancienne Cilicie. Le premier devait devenir possession vénitienne en 1489, le second tomber entre les mains des musulmans en 1374. Ces deux pays devinrent les centres du commerce concentré auparavant dans les ports de Syrie. Les défenses sévères des papes, après la chute d'Acre, d'avoir aucune relation avec les Sarrasins, accrurent encore leur importance. Famagouste, le port de Chypre, fut quelque temps le premier port du Levant. Une colonie importante de marchands s'y établit jusqu'à ce qu'elle fût prise et gardée par les Génois en 1373.

Chypre ne recevait qu'indirectement les marchandises d'Orient apportées par les caravanes dans les ports d'Asie qui lui faisaient face, mais les chrétiens y étaient en sûreté. Par suite de la ruine des ports de Syrie, les caravanes au XIV^e^ siècle prirent surtout le chemin de la Petite Arménie et de son port, Lajazzo. Marco Polo, qui partit de ce port pour la Chine, en 1271, déclare qu'il était le rendez-vous des Génois, des Vénitiens et des marchands de tous pays. De Lajazzo voyageurs et marchandises se rendaient à Tauris qui supplanta tout

à fait Bagdad au XIVe siècle et devint le grand centre d'attraction du trafic de l'Orient. A Tauris, le courant commercial se partageait ; tandis qu'une partie des caravanes descendait vers Lajazzo, d'autres s'en allaient vers Trébizonde ou Constantinople. Mais la Petite Arménie fut exposée sans cesse aux attaques des musulmans; le climat de ses côtes était très malsain. Aussi les colonies marchandes y furent-elles moins nombreuses qu'à Chypre.

Les Marseillais avaient été des premiers à fréquenter l'île. Le diplôme du roi Amauri de 1198 leur avait accordé l'exemption complète des droits de douane à l'entrée et à la sortie, avec le casal de Flacié. Le roi Henri, en 1236, confirmait ce privilège à leur consul d'Acre en établissant des droits très modérés sur les marchandises qu'ils apportaient en transit des ports du sultan d'Iconium à Chypre. L'alun, la laine, les cuirs, les soies étaient diversement tarifés.

Or, les cartes du moyen âge signalent précisément sur la côte d'Asie Mineure, en face de Chypre, au sud-ouest de l'embouchure du Seleph, un port formé par une île qu'elles désignent sous le nom de portus Prodensalium. Peut-être était-ce par ce port que les Marseillais faisaient leur commerce entre l'Asie Mineure et Chypre et il n'y a rien d'impossible à ce qu'ils y aient eu une petite colonie. Remarquons, en passant, qu'au commencement du XIIIe siècle, et probablement dès le XIIe, ils se rendaient habituellement dans les villes turques d'Asie-Mineure (1).

Mais, chose curieuse, on ne trouve plus trace au XIVe siècle d'établissements ni de commerce marseillais à Chypre. Dans les actes notariés génois de Famagouste, qui ont été publiés, des marchands ou banquiers de tous pays sont mentionnés, Vénitiens, Anconitains, Pisans, Florentins, Messinois, Provençaux de Narbonne et de Mont pellier, Aragonais de Barcelone, de Saragosse et de Tarragone ; le nom des Marseillais est absent comme dans le tableau des monnaies, poids et mesures que le florentin Pegolotti a dressé pour les villes en relation avec Famagouste.

Cependant l'atlas catalan de 1375 marquait encore sur la côte d'Asie le port des Provençaux, sous le nom de lo Proensal. Les navires marseillais fréquentaient Lajazzo. On en a pour preuve la prise de l'un d'eux par une escadre vénitienne au sortir de ce port, prise qui

(1) De Mas Latrie, d'après un diplôme de 1263.

donna lieu à une longue négociation. Dans la cargaison confisquée on remarque des nappes, des serviettes, des rasoirs, des boîtes à savon, des cierges, des ceintures de Paris, toute une variété d'articles fabriqués exportés dans le Levant. De nombreux exemples d'autres actes de piraterie commis par des Vénitiens au détriment des Marseillais pendant le premier quart du siècle suivant témoignent de l'activité de ceux-ci. Dans un acte des archives de Venise de 1324, Pierre de Quatre Langues, citoyen de Marseille, donne quittance de l'indemnité qu'il a reçue en compensation des pertes à lui occasionnées par divers marchands de Venise, de Sicile et de Majorque, sur les côtes d'Arménie. Mais aucun document ne parle de consuls, ni d'établissements marseillais à Lajazzo.

On s'étonnerait de leur effacement devant les Italiens, les Aragonais et les marchands même de Montpellier sur ces deux marchés, si on ne savait que le XIV^e^ et le XV^e^ siècle furent pour Marseille une époque de graves difficultés et de décadence. Marseille fut entraînée dans l'interminable lutte entre les Angevins et les Aragonais pour la possession de Naples et de la Sicile. Elle embrassa ardemment la cause de ses comtes-rois dont le triomphe aurait ouvert pour elle une ère nouvelle d'expansion et de prospérité commerciale. Elle mit à leur service ses navires et toutes ses ressources.

Le succès aurait porté au plus haut point sa fortune ; elle subit le contre-coup des revers accumulés. Les Aragonais, maîtres de la Sicile, lui fermèrent le passage et les ports du détroit de Messine. Elle fut même prise, pillée et incendiée par Alphonse d'Aragon en 1423, assiégée de nouveau en 1431.

Toutefois les difficultés et les malheurs n'empêchèrent pas les Marseillais de maintenir en partie leur commerce et leurs établissements dans le Levant. S'ils négligèrent quelque peu Chypre et la Petite Arménie, c'est peut-être parce qu'ils continuaient leur trafic par l'Egypte, malgré les bulles des papes et la menace de l'excommunication. Ils avaient pris, en effet, une grande place à Alexandrie au XIII^e^ siècle. Ils y avaient leur fondouc et leur consul. Le contrat qu'ils conclurent en 1219 avec le comte d'Empurias permettait à celui-ci d'y envoyer un navire. Les Statuts commerciaux renferment des clauses spéciales au sujet du commerce d'Alexandrie. En 1272 la ville fut

alarmée par la crainte de le perdre. Des vaisseaux marseillais avaient pris un bâtiment musulman qui ramenait de Crimée à la cour du sultan Bibars des ambassadeurs Tatars ; les prisonniers avaient été emmenés en captivité à Acre. Le sultan réclama immédiatement leur élargissement en menaçant d'interdire aux Marseillais l'accès de l'Egypte. Ceux-ci s'empressèrent de céder.

Les défenses sévères faites par la bulle de 1304 et renouvelées souvent n'empêchèrent pas les républiques commerçantes d'envoyer leurs vaisseaux en Egypte et même d'y maintenir leurs marchands. Ceux-ci vendaient même aux Sarrasins des matériaux de guerre. Il est probable que Marseille prenait une part particulière à ce trafic, car le Syrien Aboulféda, qui écrivait dans les premières années du XIVe siècle, connaissait cette ville comme un des principaux entrepôts des fers du Nord. En 1322, le moine franciscain Siméon Siméonis, qui passait par Alexandrie pour se rendre à Jérusalem, y trouva les consuls et les fondoucs des Génois, des Marseillais, des Vénitiens, des Catalans. Il logea dans celui des Marseillais du 14 au 22 octobre. Cependant, cette année même, le pape Jean XXII intervint plus énergiquement et fit mieux respecter l'interdiction du commerce. Venise défendit à ses marchands toute relation avec l'Egypte en 1323 et, en février 1345, le sultan d'Egypte pouvait constater que, depuis vingt-trois ans, on n'avait plus vu un seul navire marchand vénitien dans son empire. Les Vénitiens et les Génois tournèrent alors leur activité vers Lajazzo, Trébizonde, Caffa en Crimée et Tana dans la mer d'Azof. Aucun document n'indique que pendant cette période les Marseillais aient eux aussi abandonné leurs établissements en Egypte. D'ailleurs la rupture des relations ne dura pas. Dès 1338 les rois d'Aragon avaient autorisé Barcelone à envoyer des vaisseaux à Alexandrie et les Vénitiens rétablissaient leur consul en 1345 avec l'aveu du pape.

Celui-ci multiplia les licences dans la deuxième moitié du XIVe siècle et les Occidentaux se portèrent de nouveau en foule vers Alexandrie. Bientôt, il est vrai, la croisade de Pierre Ier, roi de Chypre, interrompit le trafic : en 1365 il prit d'assaut Alexandrie et la livra au pillage. Par représailles, tous les marchands des fondoucs furent jetés en prison ; il y eut en Europe une hausse énorme des épices. Une paix générale signée en 1370 entre le sultan, le roi de Chypre et les républiques marchandes, Venise et Gênes surtout,

rouvrit l'Egypte au trafic et aux marchands. Cette paix semble avoir été le point de départ d'une renaissance du commerce, car les papes, désireux de satisfaire les Italiens au moment où ils quittaient Avignon, levèrent en même temps les prohibitions qu'ils avaient maintenues jusque là pour défendre le commerce avec l'Egypte.

Des pèlerins passant en 1396 à Alexandrie y trouvaient le fondouc des Marseillais à côté de ceux des Vénitiens, des Génois, des Catalans, des Napolitains, des Anconitains, des marchands de Narbonne, de Chypre et de Candie.

En 1370, la Syrie, possession des sultans d'Egypte, avait été, en même temps qu'elle, rouverte aux entreprises des marchands. Des Italiens étaient établis au xv^e^ siècle à Beyrouth et sur d'autres points de la côte, même à Damas. Les Marseillais durent suivre leur exemple, mais il semble bien que leur consul d'Alexandrie resta seul à la tête d'une vraie colonie de marchands jusqu'à la fin du xv^e^ siècle. Les gens de Montpellier et de Narbonne qui avaient leurs consuls au xiv^e^ siècle, avaient alors à leur tête le consul des Français. En 1447, le fameux Jacques Cœur obtint, par les soins de son neveu Jean de Village, le rétablissement du consulat français à Alexandrie. Bientôt les Marseillais eux-mêmes, devenus sujets de Louis XI, allaient perdre leur propre consul, mais leur colonie resta importante en Egypte jusqu'au moment où les Capitulations allaient leur permettre d'y prendre la première place.

La Syrie et l'Egypte n'avaient pas été les seuls théâtres de l'activité des marchands latins pendant les croisades. Dès le commencement du xii^e^ siècle ils étaient devenus les maîtres du commerce dans l'empire byzantin et y avaient établi leurs colonies. Les empereurs les attiraient par des privilèges très étendus. Eustathe fixe à plus de 60.000 le nombre des Latins établis à Constantinople vers 1180. Une réaction byzantine contre l'invasion de ces étrangers suscita l'affreux massacres des Latins en 1182. Les malades des hôpitaux ne furent même pas épargnés. Mais les émeutes et les révolutions se succédaient vite à Constantinople. L'empereur Isaac l'Ange faisait la paix avec les Vénitiens dès 1185, avec les Génois et les Pisans en 1192. Les colonies furent aussitôt rétablies : dès 1203, il y avait plus de 15.000 Latins dans les quartiers francs de Constantinople.

Les Latins y étaient, en effet, organisés en colonies à part avec

leurs chefs, leurs églises. Tous ces quartiers aboutissaient au port de la Corne d'Or ; ils y possédaient leurs Echelles ou escaliers de débarquement qui établissaient la communication avec les navires.

Ici, le rôle des Italiens fut plus prépondérant encore qu'en Syrie. Les Marseillais n'eurent certainement pas de consul, ni de colonie importante dans la capitale byzantine. Les statuts de Marseille et les bulles des empereurs sont également muets à cet égard. Cependant, il y avait des Marseillais établis à côté des Italiens et ils auraient peut-être constitué une vraie colonie si le massacre de 1182 et la quatrième croisade qui rendit les Vénitiens tout puissants ne les avaient arrêtés.

Pour indemniser ceux-ci des pertes qu'ils avaient subies en 1182, l'empereur Isaac leur donna, par un diplôme de 1189, les quartiers et les quais occupés par les Français et les Allemands. Il allégua que la concession faite à ces derniers n'avait pas été accordée à des marchands constitués en corps de nation mais à quelques individus obscurs, sans attache avec leur patrie. En 1204, on signale aussi des Français parmi les Latins qui habitaient Constantinople. En 1215, les Vénitiens, Pisans, Anconitains et Provençaux de cette ville armèrent, à frais communs, deux vaisseaux destinés à croiser dans les eaux de la Sicile, de la Sardaigne et de l'Espagne. Leur armement était particulièrement dirigé contre les Génois leurs ennemis communs. Dans l'énumération des nations commerçantes représentées à Constantinople, faite par Pegolotti au XIV^e^ siècle, on trouve encore le nom des Provençaux. Peut-être, il est vrai, ce nom désignait-il alors moins des Marseillais que des marchands de Montpellier et de Narbonne. Ces derniers sont, en effet, les seuls dont les noms sont expressément cités dans divers documents. Les Narbonnais eurent même un consul au XIV^e^ siècle. Mais sans une heureuse trouvaille d'archiviste l'existence de celui-ci serait restée inconnue. Un hasard analogue pourrait nous révéler celle de consuls marseillais.

En dehors de Constantinople, on voyait des marchands latins établis dans les principaux marchés de l'empire, à Philippopoli, Andrinople, Thessalonique et dans d'autres ports. Les marchands français fréquentaient, paraît-il, la grande foire de saint Démétrius à Constantinople. On ne sait si des Marseillais figuraient parmi les habitants de l'important quartier latin qui existait déjà dans la ville à la fin du XII^e^ siècle.

A la fin du XIII^e^ et au XIV^e^ siècle, l'activité des Occidentaux se

porta vers la mer Noire. C'est là que leur commerce et leur colonisation prirent leur plus grand développement. Trébizonde, Caffa, la colonie génoise de Crimée dont la fortune fut un moment si brillante, et Tana, la moderne Azoff, devinrent les trois grands marchés de ces parages. Aucun document n'y signale l'existence de colonies provençales au XIVe siècle. Pourtant, les plus anciennes entreprises qui nous soient connues sont celles des Marseillais.

On trouve, en effet, dans le recueil des diplômes du roi Charles d'Anjou, deux sauf-conduits accordés par lui à deux marchands de Marseille qui allaient commercer dans le fond de la mer Noire. L'un, en date du 13 janvier 1367, demandait aux rois, princes, ducs, etc., de laisser passer librement sur leurs terres, avec toutes ses marchandises, Etienne de Tamplo, citoyen et marchand de Marseille, qui se rendait vers l'empereur de Trébizonde pour ses affaires. L'autre, écrit dans la même forme, à la date du 7 décembre précédent, était en faveur d'Arnaud Marinier. Pour ce dernier, Trébizonde n'était pas le terme indiqué du voyage ; de cette ville il devait faire route vers le roi des Tartares, c'est-à-dire au cœur de l'Asie, vers la capitale des khans mongols. Ces deux diplômes laissent supposer que nos deux marchands avaient déjà des relations engagées dans ces lointains parages. Les Marseillais se lançaient donc hardiment dans une mer inconnue pour tenter une route nouvelle, alors que les routes du Sud n'étaient pas encore fermées. Si la puissance des Vénitiens et des Génois dans la mer Noire au XIVe siècle et les circonstances adverses qui les accablèrent les empêchèrent plus tard de la fréquenter, ils eurent peut-être l'honneur d'avoir été de ce côté des initiateurs. Arnaud Marinier fut, sans doute, un de ces marchands obscurs qui peuvent disputer aux célèbres Vénitiens, les frères Polo, l'honneur d'avoir osé s'engager les premiers dans les régions inconnues de l'Asie mystérieuse.

En dehors des mers du Levant, il y eut un dernier champ d'action dans la Méditerranée où les Marseillais montrèrent leur esprit d'entreprise. Longtemps les ports de l'Afrique du Nord, la future Barbarie, n'avaient été pour les Italiens ou les Provençaux qu'un sujet d'épouvante. C'était de là que s'élançaient les pirates sarrasins pour ravager les côtes, incendier les villes, emmener la population en esclavage. Le souvenir de ces horreurs encore vivant dans les pays du littoral méditerranéen où les villages, pressés sur le

sommet des hauteurs faciles à défendre, témoignent des terreurs des habitants, les longs méfaits plus récents des corsaires barbaresques, donnent une idée très fausse des relations qui existaient au moyen âge entre les chrétiens et le nord de l'Afrique.

Entre les IXe et Xe siècles, pendant lesquels sévit la piraterie sarrasine, et le XVIe où la domination turque organisa la course chez les Barbaresques, s'étend une période de cinq cents ans d'un tout autre caractère. Les relations entre les chrétiens et les états du Maghreb furent bien plus souvent pacifiques qu'hostiles et favorables au développement des relations commerciales.

Même à l'époque où les Sarrasins se faisaient redouter au dehors par leurs incursions et leurs massacres, leurs princes avaient établi en Afrique un gouvernement équitable et tolérant. Les Arabes ne proscrivirent même pas le christianisme. Longtemps il y eut, dans le Maghreb, des groupes nombreux de chrétiens avec leurs églises, leurs prêtres et leurs évêques. L'évêque de Maroc subsistait le dernier à partir du milieu du XIIIe siècle ; il était considéré comme le chef de la chrétienté d'Afrique. Les papes eurent de fréquentes relations avec les princes musulmans au sujet du sort de ces chrétiens. La tolérance de ces princes fit même espérer à quelques uns d'entre eux leur conversion ; saint Louis eut la même illusion en partant pour Tunis.

Bien plus, on est étonné de voir qu'au XIIe, au XIIIe et au XIVe siècle, les princes maugrebins avaient à leur service des corps de troupes de chrétiens qui n'étaient ni des transfuges, ni des renégats. C'était avec l'assentiment de leurs souverains et même des papes que des gentilshommes entraient au service des rois de Tunis ou de Maroc. Innocent IV écrivait même en 1251 à ce dernier une curieuse lettre où il lui demandait la cession de villes et de camps fortifiés pour la sécurité de ces chrétiens qui le servaient fidèlement, soit dans les armées, soit dans les emplois civils. « Si tu t'y refusais, ajoutait-il, nous chargeons l'évêque de Maroc d'ordonner aux chrétiens habitant ce pays d'abandonner aussitôt ton service et d'empêcher que de nouveaux chrétiens ne se rendent dans tes Etats pour se mettre à tes ordres. » En 1290, Nicolas IV adressait une bulle à ses « chers enfants les nobles hommes, barons, chevaliers et autres gens d'armes chrétiens engagés au service des rois de Maroc, de Tunis et de Tlemcen », pour les engager à conserver leur foi pure et sans tache au milieu des Infidèles.

Il n'est donc pas étonnant que les souverains du Maghreb aient accueilli et même attiré chez eux les marchands étrangers, ni qu'ils aient signé avec les républiques marchandes du sud de l'Europe de nombreux traités d'amitié et de commerce. M. de Mas Latrie, qui a publié et étudié ces traités, en a fait ressortir l'esprit libéral. D'après lui, la législation commerciale qu'ils établissaient supporte avantageusement la comparaison avec les principes du droit des gens pratiqué alors en Europe. La sécurité des personnes et la liberté des transactions y étaient assurées. La propriété de fondoucs, d'églises, de cimetières, était garantie. La juridiction des consuls était reconnue. Ni ceux-ci, ni les marchands, ne pouvaient être rendus responsables des dettes ou des fautes d'un de leurs nationaux. Les droits de douane, de 10 o/o en général, étaient modérés; les marchandises non vendues étaient réexportées en franchise. Les marchands n'avaient à redouter l'exercice ni du droit d'aubaine pour leurs héritages, ni du droit d'épaves pour leurs vaisseaux naufragés.

Les Croisades n'altérèrent en rien ces bonnes relations. Les musulmans du Maghreb ne furent jamais tentés de porter secours à ceux d'Egypte ou de Syrie. C'est, au contraire, pendant les croisades, que le commerce prit un développement de plus en plus grand sur la côte d'Afrique. Quand l'expulsion des chrétiens de Syrie, à la fin du XIII^e^ siècle, ruina les colonies commerçantes de ce pays, les circonstances devinrent plus favorables encore pour celles du Maghreb.

Il faut pourtant mettre des ombres à ce tableau riant. La piraterie sarrasine n'avait pas cessé. Mais elle ne rendait pas la fréquentation des côtes d'Afrique plus dangereuse que celle des pays chrétiens eux-mêmes. Les villes maritimes du sud de l'Europe n'étaient-elles pas toutes rivales acharnées les unes des autres ? Leurs corsaires pullulaient et souvent attaquaient sans scrupule amis ou ennemis. Les Marseillais, au début du XIV^e^ siècle, eurent à souffrir des pirateries répétées exercées contre leurs navires dans les mers de Chypre ; ils redoutaient peut-être moins les musulmans que leurs rivaux italiens. Il faut ajouter pourtant que la piraterie diminua chez les chrétiens à partir du XIV^e^ siècle à mesure que furent constituées des flottes de guerre puissantes, tandis qu'elle eut au contraire une tendance à augmenter chez les musulmans. L'historien berbère Ibn-Khaldoun montre la course organisée à Bougie en 1382 et remplissant la ville de butin et de captifs.

D'un autre côté, des princes chrétiens conduisirent sur la côte d'Afrique des expéditions qui ne furent pas sans jeter quelque trouble dans les relations avec le Maghreb. Les plus fréquentes furent commandées par les rois de Sicile, depuis Roger II, qui conquit tous les principaux ports de Bône à Tripoli, au milieu du XII^e^ siècle, et put prendre un moment le nom de roi d'Afrique, jusqu'à la croisade de saint Louis détournée à Tunis par Charles d'Anjou. En 1390, l'esprit des croisades et des aventures poussait encore les chevaliers français à la suite du duc de Bourbon, oncle de Charles VI, dans une campagne que les Génois dirigèrent contre la ville d'Africa, Mehadia en Tunisie. Ces expéditions chrétiennes avaient trop souvent le même caractère que les anciennes incursions sarrasines et revenaient chargées de butin ou ramenaient des troupeaux de prisonniers vendus ensuite comme esclaves. Cependant, ni les ravages des pirates musulmans ou chrétiens, ni ces expéditions ne portèrent grand tort au commerce. Les traités, quand ils étaient rompus, étaient bientôt renouvelés.

Il en fut de même des révolutions fréquentes qui troublèrent le Maghreb. Tantôt elles amenèrent la constitution de dynasties et de royaumes puissants mais éphémères, tantôt elles laissèrent le pays livré à l'anarchie, divisé entre une multitude d'émirs et de chefs. Après qu'il eut échappé à l'autorité des Fatimites du Caire on y vit dominer les Zirides de Tunis et les Hammadites de Bougie au XI^e^ siècle, les Almoravides puis les Almohades du Maroc qui étendirent leur empire sur tout le nord de l'Afrique vers 1160. Enfin, au XIII^e^ siècle, les Almohades cédèrent la place aux Hafsides de Tunis, maîtres aussi du royaume de Bougie, aux Beni-Zian, fondateurs du royaume de Tlemcen, aux Merinides de Fez. Les usurpateurs ou fondateurs d'Etats nouveaux trouvaient toujours intérêt à confirmer ou à renouveler les traités faits par ceux qu'ils supplantaient.

Sans doute une suite de temps plus tranquilles aurait donné au nord de l'Afrique plus de prospérité. Quelles qu'aient été les ruines causées par ces révolutions, il n'est pas moins avéré que le pays resta riche jusqu'à la fin du moyen âge. L'état de ruine, dû à la domination turque, dans lequel nous avons trouvé l'Algérie en 1830 et qui est encore le partage du Maroc, peut fausser les idées à cet égard. Mais les témoignages des écrivains arabes ou chrétiens et les documents du moyen âge sont formels. On trouvait au XI^e^ siècle des villes prospères

et des marchés actifs en Afrique et la situation n'avait pas changé au XIVe : Kairouan, Tunis, Tlemcen, Fez, Maroc ont conservé des monuments, ou tout au moins des vestiges de leur splendeur passée.

En définitive, les conditions eussent peut-être été plus avantageuses pour le commerce et les établissements chrétiens dans le Maghreb que dans le Levant s'il n'avait manqué aux ports africains un avantage essentiel. Ils n'étaient pas les débouchés des voies commerciales les plus fréquentées d'alors et suivies par les plus riches marchandises. Les caravanes soudanaises ne remplaçaient pas pour eux celles de l'Asie ou les cargaisons déchargées au fond du golfe Persique et de la mer Rouge. Malgré cette infériorité, le commerce de la Barbarie au moyen âge n'était pas indigne d'entrer en ligne de compte à côté de celui du Levant ; il tenait après celui-ci le second rang dans le trafic général du monde méditerranéen.

Il y eut donc des colonies commerciales nombreuses et actives sur la côte nord de l'Afrique comme sur le littoral occidental de l'Asie. Dirigées par leurs consuls, elles étaient chacune en possession d'un fondouc dont l'enceinte de pierre ou de pisé enfermait parfois une véritable petite cité aux bâtiments multiples, toujours disposés autour de cours entourées de galeries. Dans les ports du Maghreb, les chrétiens n'avaient pas obtenu la concession de quartiers ou de rues entières comme leur en avaient accordé les princes croisés ; les fondoucs étaient donc souvent plus étendus et plus peuplés que ceux de Syrie qui représentaient une colonie restreinte. Comme en Syrie, la possession d'une église, d'un four et, tout au moins, la jouissance d'un bain public un jour par semaine, étaient toujours stipulées dans les traités.

Les fondoucs des diverses nations chrétiennes étaient généralement voisins des uns et des autres et même contigus, mais toujours soigneusement séparés. Chaque nation y était absolument chez elle, pouvant en interdire l'entrée à tous les étrangers ; les officiers locaux ne pouvaient y pénétrer de force sous aucun prétexte. Les chrétiens n'y étaient mêmes pas soumis à des mesures de police humiliantes telles qu'on en employait à Alexandrie où chaque soir des agents fermaient les portes des quartiers francs pour ne les ouvrir qu'aux heures fixées par l'autorité musulmane. Placés, en général, à l'intérieur des villes, les fondoucs étaient quelquefois en dehors comme à Mehadia et à Ceuta. Les principaux centres de colonies marchandes, où l'on voyait des groupes de fondoucs, furent Tripoli, Mehadia l'un

des plus grands marchés musulmans au XIIIe et au XIVe siècle, que les chrétiens désignaient souvent sous le nom d'Africa, Tunis, Bône, Bougie, Tlemcen, Oran, Ceuta. D'autres ports, tels que Barca, Gabès, Sfax, Djidjelli, eurent des fondoucs isolés ; enfin, dans des centres moins importants encore, les marchands possédaient une seule maison qui leur servait d'habitation et d'entrepôt.

Après des relations commerciales obscures et peu actives péniblement entretenues pendant les premiers siècles de l'occupation musulmane, le mouvement de colonisation prit naissance au XIe siècle, à partir du moment où les chrétiens reprirent l'avantage sur les Sarrasins qui avaient commencé auparavant des établissements sur leurs côtes, quelque temps peut-être avant le commencement des croisades. Pise donna l'exemple et garda longtemps dans le Maghreb une influence prépondérante. Avec l'aide des Génois, elle avait chassé les Sarrasins de la Sardaigne et de la Corse qui restèrent au pouvoir des deux républiques ; en 1034, elle s'était même emparée de Bône. Bientôt, les Génois rivalisèrent avec eux puis l'emportèrent au XIIIe siècle. Les Vénitiens jouèrent longtemps un rôle très effacé pour prendre une place prépondérante à la fin du XIVe siècle, lors de la décadence de Gênes. La plupart de ses grandes familles avaient des comptoirs et des agents en Barbarie au XVe siècle. Florence, qui s'essayait alors à devenir grande puissance maritime depuis l'acquisition de Porto Pisano et de Livourne, fut la dernière à signer des traités avec les princes d'Afrique. Avant elle les villes du royaume d'Aragon, Barcelone et Montpellier, avaient établi leurs comptoirs au XIVe siècle.

Marseille fut des premières avec Pise à tenter un grand trafic dans le Maghreb. Comme le dit M. de Mas Latrie, si la cité provençale avait écrit son histoire, on y trouverait, sans doute, la mention d'exploits glorieux comme ceux qu'accomplirent les Pisans contre les Sarrasins au début du XIe siècle. Malheureusement elle n'eut pas ses annalistes comme les cités italiennes ; elle ne sut pas davantage garder précieusement dans ses archives les témoignages de son activité. Celles-ci, depuis longtemps en désordre, n'ont pas assez tenté les chercheurs. Elles réservent peut-être de riches trouvailles comme l'a prouvé la publication par le regretté M. Blancard des *Notules commerciales* de Giraud Amalric, notaire marseillais du XIIIe siècle.

Nous connaissons donc fort mal la colonisation des Marseillais,

Nous en savons pourtant assez pour montrer qu'elle a été très active. Plus peut-être qu'en Syrie ils rivalisèrent avec les Italiens. Mais le peu que les documents nous apprennent irrite la curiosité et fait regretter de ne pouvoir mettre en pleine lumière l'œuvre d'expansion commerciale de la métropole provençale comme on a pu le faire pour les républiques italiennes.

En 1138 Gênes conclut avec elle une alliance offensive et défensive. Les deux villes sentaient le besoin de s'unir pour étendre leur influence en Afrique. Marseille voulait notamment faire un traité avec le sultan almoravide du Maroc. L'alliance était formée pour dix ans. Les Marseillais s'engageaient à fournir aux Génois, s'ils faisaient la guerre aux Sarrasins, un nombre d'hommes égal à ceux qu'ils armeraient. Si, au delà des dix ans, les Génois décidaient le roi de Maroc à garder la paix avec eux ou promettaient de les défendre, ils s'engageaient à les indemniser de tous les dommages qu'ils auraient pu leur faire subir depuis dix ans. Ils devaient, pendant le temps stipulé, observer la paix vis-à-vis du roi de Maroc et aucun corsaire ne sortirait de leur port sans jurer qu'il ne s'attaquerait pas à ses sujets. C'est à Marseille qu'en 1202 le provençal Jean de Matha fonda un couvent qui ne tarda pas à devenir le chef-lieu de l'ordre des Trinitaires ou Mathurins pour la rédemption des esclaves chrétiens en Barbarie. La conception elle-même et le grand rôle du nouvel ordre, qui ramena à Marseille de nombreux captifs délivrés, sont plus qu'un indice de l'activité des relations de cette ville avec le Maghreb au XII^e^ siècle.

Au XIII^e^ siècle on en retrouve les traces plus nombreuses. Le traité entre l'empereur Frédéric II et le roi de Tunis en 1230 réserve les droits de Marseille déjà en négociation avec ce prince africain. Les Statuts de 1228 (1), promulgués par le podestat de Marseille à la suite d'une assemblée générale de la population, pour remettre en vigueur les anciennes coutumes, contiennent d'intéressants détails sur les établissements de Barbarie. Il y avait des fondoucs et, sans doute, des consuls, à Tunis, Bougie, Oran et Ceuta. Ces fondoucs n'étaient pas assez vastes, ou plutôt l'empressement des Marseillais à s'y rendre était trop grand, car les Statuts prenaient des précautions pour que les opérations des marchands n'y fussent pas gênées. Il fallait empêcher notamment

(1) La traduction en a été faite avec beaucoup de négligence et d'erreurs par Méry et Guindon dans leur recueil ; il est absolument nécessaire de se reporter au texte latin.

l'accaparement des boutiques par des artisans de toutes sortes qui allaient chercher fortune au dehors. Il fut donc interdit aux préposés des fondoucs de leur louer des boutiques à l'année. Exception était faite pour un tailleur, un cordonnier et deux pelletiers. Ceux-ci affluaient surtout, paraît-il. Si d'autres artisans se présentaient, il leur était permis de rester, de négocier et même de travailler de leur métier mais seulement jusqu'au moment du départ du navire qui les avait amenés. Les préposés des fondoucs ne pouvaient aussi immobiliser qu'une boutique pour leur usage personnel et une autre pour celui de l'écrivain. C'était le notariat ou la chancellerie de la colonie.

Les Statuts de 1228 renfermaient des dispositions spéciales à la vente des vins. Marseille tenait à assurer un débouché fructueux au grand article d'exportation que lui fournissait son terroir. Dans le fondouc il n'était permis au préposé de tenir ou de louer qu'une boutique pour vendre des vins en détail ou en gros. De plus, la vente ne pouvait être faite qu'aux chrétiens, car il était prudent d'éviter le plus possible l'entrée des musulmans dans les fondoucs, surtout pour y fréquenter des cabarets.

Il paraît pourtant que les Sarrasins étaient les meilleurs clients pour les vins provençaux car à Ceuta, à Bougie, à Tunis, à Oran, et dans d'autres terres, d'après les Statuts, les Marseillais possédaient de petits fondoucs, en dehors de ceux où les marchands habitaient et entreposaient leurs marchandises, pour la vente spéciale du vin aux musulmans ; les préposés de ces fondoucs ne pouvaient y avoir pour eux qu'un seul magasin. Les autres ne pouvaient être loués qu'à des citoyens de Marseille ; la vente en gros ou en détail y était faite sans aucun paiement de droit mais seulement pour des vins apportés de Marseille, par des citoyens de Marseille. Il était bien interdit d'acheter d'autres vins pour les revendre dans ces petits fondoucs.

Dans l'intérêt du négoce il était bon d'assurer la sincérité et, pour cela, l'unité des poids et mesures. Les marchands pouvaient donc décharger leurs vins dans leurs fûts qu'on appelait tricairolles, mais, pour les mesurer et les vendre, ils devaient se servir des milleroles et des *quartènes* de la commune de Marseille que les proposés des fondoucs devaient leur fournir. Ceux-ci devaient également posséder des poids en fer bons et légaux pour la pesée des marchandises, suivant l'usage. Ils ne pouvaient demander qu'un seul bezant par navire pour le loyer de ces poids.

A côté de ces prescriptions relatives aux fondoucs de Barbarie on retrouve la défense faite aux préposés de permettre à des courtisanes d'y séjourner. Comme il s'agissait en 1225 de restaurer les bons usages, il est permis de penser que la moralité parut laisser quelque peu à désirer chez les habitants des fondoucs. Leur isolement en pays étranger, loin de leur famille, sans grande distraction, excusait des écarts qui se renouvelèrent souvent dans la suite. On voulut parer aussi à un abus d'un autre ordre : il était stipulé que les préposés ne pourraient dorénavant élever des porcs. On conçoit que sous le climat d'Afrique, dans des habitations urbaines et closes, il ait paru nécessaire de délivrer les marchands d'un voisinage aussi mal odorant.

Un article des Statuts concernait l'impôt habituel perçu sur les Sarrasins et les Juifs qui venaient à Marseille. Ce sont des indices de plus de la fréquence des rapports qui existaient avec la côte d'Afrique. Plus tard, dans les chapitres de paix conclus en 1257, Charles d'Anjou s'engageait à n'exiger aucun prêt ou présent des étrangers établis dans la ville, chrétiens, juifs, ou sarrasins.

Les Statuts de 1228 ne parlent que des fondoucs sans prononcer le nom des consuls. Dans le chapitre des Statuts de 1255, qui concerne les consuls à établir dans les pays d'Outre mer, ceux de Bougie et de Ceuta étaient cités expressément à côté de ceux de Syrie et d'Alexandrie. L'acte de nomination d'un consul de Bougie, fait par le viguier, d'accord avec le Conseil général de Marseille, en 1268, nous est heureusement parvenu. Comme il était d'usage, ce consul, Hugue Borgonion, marchand de Marseille, devait à la fois remplir ses fonctions sur le navire qui le transportait, pendant le voyage, et à Bougie, pendant le séjour qu'il y ferait. Le fondouc n'y était pas seulement peuplé de Marseillais, car Borgonion recevait pouvoir de gouverner, punir et condamner les citoyens de Marseille et toutes les autres personnes dépendantes et sujettes de son consulat (1).

C'était l'époque où vivaient les Manduel, famille de commerçants marseillais dont les archives nous sont parvenues en partie, à la suite de la catastrophe finale qui mit fin à leur fortune. Le dernier d'entre eux, Jean de Manduel, ayant conspiré contre Charles d'Anjou, fut décapité à la plaine Saint-Michel en 1264. Ses biens furent confisqués ; les papiers de la famille, comprenant quantité de contrats com-

(1) Méry et Guindon, v. p. 71. — Cf. de Mas Latrie. *Traités*, p. 91.

merciaux, furent saisis, et déposés aux archives de Provence. La publication de ces chartes commerciales par M. Blancard a éclairé d'un nouveau jour le commerce marseillais du XIIIe siècle. Les Manduel avaient des correspondants dans les principaux ports de la Méditerranée où ils envoyaient des navires. Ils commerçaient directement avec l'Angleterre ; leurs facteurs fréquentaient les foires de Champagne et le Lendit de Saint-Denis ; ils étaient en relations journalières avec les marchés voisins de Nîmes, Avignon et Montpellier.

Leurs rapports étaient particulièrement fréquents avec les comptoirs marseillais du Maghreb ; les noms de Tunis, Bougie, Oran, Tlemcen, Ceuta, reviennent dans leurs registres. Un des actes publiés par M. Blancard fut rédigé par un notaire à Ceuta dans le fondouc marseillais, en 1236. Les actes du martyre de Daniel de Belvedere, en 1221, nous disent que ce fondouc était en dehors de la ville, dans le faubourg où se trouvaient aussi des Génois et des Pisans. Les trois rivales étaient donc seules en présence à cette époque dans le premier port du Maroc.

Les actes des Manduel nous instruisent encore sur un autre centre de colonisation chrétienne où des Marseillais s'étaient fixés au sol et possédaient des domaines agricoles. Tandis que les autres grandes îles de la Méditerranée occidentale étaient redevenues chrétiennes dès le XIe siècle, c'est en 1229 seulement que le roi Jacques Ier d'Aragon conquit Majorque. Les Génois, les Pisans et les Provençaux y étaient nombreux déjà et bien accueillis sous la domination des Almohades. Cependant, Gênes et Marseille s'associèrent à l'expédition en fournissant des navires, des hommes et des machines de guerre. Le roi Jacques fit de grandes concessions pour attirer à la fois les marchands et les immigrants étrangers, l'île ayant été abandonnée par une partie des habitants musulmans. Des Marseillais y vinrent à côté des sujets du roi d'Aragon, les gens de Montpellier, de Narbonne et de Perpignan. Parmi eux Jean de Manduel possédait un vaste domaine. En 1240, il l'avait loué au prix de 25 livres de royaux coronats par an à un autre Marseillais Guillaume André, qui renouvela son contrat pour six ans en 1244.

M. de Mas Latrie estime que les relations et les richesses des Manduel ne paraissent pas avoir été moindres que celles de tant d'illustres maisons de Venise, de Gênes et de Florence. On peut le penser, mais il n'est pas nécessaire de supposer avec lui que cette

maison fut la plus considérable de Marseille. Ce n'est pas à cause de l'importance de la famille, mais par suite du hasard de la confiscation de leurs biens, que les papiers des Manduel nous sont parvenus. Il semble bien, au contraire, que les principales familles de marchands acceptèrent la domination de Charles d'Anjou ou plutôt ne se hasardèrent pas à conspirer contre lui, après la conclusion des chapitres de paix en 1257.

Les contrats rédigés par le notaire marseillais, Giraud Amalric, en 1248, du 13 mars au 29 juillet, dont M. Blancard a retrouvé et publié le recueil, prouvent aussi l'importance des établissements marseillais en Barbarie. Après le nom d'Acre c'est celui de Bougie qui figure dans le plus grand nombre d'actes. Celui de Ceuta est aussi l'un des plus répétés. Combien plus grand et plus divers apparaîtrait peut-être le rôle de Marseille si nous connaissions beaucoup d'archives de négociants analogues à celles des Manduel ou si l'on avait publié la série des actes des notaires qui nous sont parvenus.

La domination de Charles d'Anjou, qui mit fin à l'indépendance récemment conquise de la commune de Marseille, aurait pu servir grandement son expansion au dehors, si les projets grandioses de cet ambitieux prince n'avaient pas presque tous échoué. L'acquisition par lui du royaume des deux Siciles, si elle avait été durable, aurait pu assurer aux Provençaux une situation prépondérante dans le Maghreb. Le succès de la croisade de 1270 les aurait rendus les maîtres à Tunis. Le motif essentiel pour lequel Charles d'Anjou voulut détourner en Afrique l'expédition de saint Louis fut que le sultan lui refusait le tribut payé aux rois de Sicile par les Tunisiens depuis 1180 et qu'il avait accueilli les partisans fugitifs des Hohenstaufen. Cependant il est curieux de rappeler que Charles d'Anjou voulut soutenir aussi les revendications de marchands francs et surtout provençaux qui réclamaient au sultan une somme de 300.000 dinars, environ trois millions de francs. Cette somme leur aurait été due par un grand négociant tunisien dont le sultan avait confisqué les biens. Le roi de Sicile aurait même été poussé par le seul désir de faire donner satisfaction à ses sujets, si l'on en croyait l'historien des Berbères Ibn Khaldoun (1). Ainsi, les intérêts financiers des Marseillais furent liés à la première expédition française

1) Traduction de Slane. T. II, p. 361.

en Tunisie comme ils ont été l'un des motifs de la dernière. Le traité de paix et de commerce signé pour quinze ans après la mort de saint Louis, le 21 novembre 1270, ne fit que les maintenir dans leur ancienne situation.

L'expulsion des Provençaux de Sicile ne permit pas aux Marseillais d'y faire des établissements mais les faveurs renouvelées de Charles d'Anjou, et surtout de ses successeurs, leur permirent d'étendre leur action dans le royaume de Naples. Ils avaient dans cette ville même un consul et une colonie nombreuse de marchands. Charles d'Anjou leur avait concédé la possession d'une loge sur la façade de laquelle étaient gravées les armes de leur ville. En 1291, 1295, 1308, 1317, 1324, 1366, des chartes ou lettres royales leur confirmèrent ce privilège ou promirent les réparations à la loge sollicitées par le consul et l' « universitas hominum Massilie in civitate neapolitana morancium. » Il y était aussi question des Marseillais, pêcheurs de poisson et de corail sur les côtes du royaume, qui jouissaient d'importantes immunités (1). Pendant les guerres civiles qui marquèrent la fin du règne de la malheureuse Jeanne II, un chevalier, partisan de Charles de Duras, son adversaire, s'empara de la loge des Marseillais. Plus tard, le roi René leur en assura de nouveau la possession en 1439.

Mais l'expulsion des Provençaux de Sicile avait porté un coup funeste à l'influence des Marseillais auprès des rois maugrebins à la fin du XIII^e^ siècle. Leurs marchands eurent notamment beaucoup à se plaindre des vexations qu'ils subissaient à Bougie, où leur colonie était la plus nombreuse. C'est peut-être en raison de son importance qu'elle avait alors à sa tête deux consuls. En 1293 ces deux consuls, Pierre Jordan et Pierre de Jérusalem, écrivirent au nom de tous les marchands résidant à Bougie au viguier et à la commune de Marseille, pour faire savoir que leurs droits et franchises étaient sans cesse violés. Quelques-uns des marchands avaient même été battus dans la douane en présence des consuls. Vingt ans après les mêmes plaintes étaient renouvelées. Plusieurs marchands de Marseille avaient été pris avec leur vaisseau sur les terres du roi de Bougie et gardés par lui en captivité. Sur leur requête, le roi de Sicile Robert ordonna, en 1315, à son sénéchal en Provence d'envoyer,

(1) *Livre Noir*, fol. 39-40. Arch. de la ville de Marseille.

aux frais de son trésor, un navire et un ambassadeur à Tunis et à Bougie pour obtenir des réparations. Robert proclamait son désir de se conformer à l'engagement qu'avait pris son aïeul Charles d'Anjou de protéger le commerce des Marseillais. Les rois angevins de Sicile ne l'oublièrent jamais.

Le règne du dernier d'entre eux, le roi René, fut très favorable au développement des établissements marseillais en Barbarie. Esprit très ouvert, plus adonné à l'étude qu'à la politique, le bon roi, dont la bibliothèque était garnie des livres des géographes et des voyageurs, était très amateur de produits exotiques. Il avait un goût particulier pour les objets de provenance orientale. Il entretint des rapports suivis avec les rois de Tunis, de Bône et de Bougie. En retour des présents qu'il leur faisait porter, ses envoyés obtenaient la liberté de recueillir dans le pays des armes, des étoffes, des tapis, des chevaux, des curiosités de toute espèce. Parfois ils ramenaient aussi avec eux des chrétiens rachetés de l'esclavage. En 1471, deux de ces envoyés portaient au roi de Tunis une lettre signée de sa main et se faisaient donner l'autorisation d'explorer le pays.

En outre, ces missions avaient aussi pour but de développer le commerce des Provençaux en Afrique. En 1470, René conclut avec le roi de Bône, fils de celui de Tunis, un accord pour la sûreté de la navigation de leurs sujets respectifs. Plus tard, il lui envoya, entre autres cadeaux, une haquenée à poils fauves, achetée quarante écus, que le trésorier Jean de Vaulx eut mission de lui conduire. Ces relations amicales et fréquentes, qui servirent les intérêts des Marseillais, prouvent aussi que, malgré les malheurs de leur ville au XIV^e^ et au XV^e^ siècle, ils avaient maintenu leur situation, au moins à Tunis, Bône et Bougie, jusqu'à la fin du XV^e^ siècle. Jean de Village, le neveu du fameux Jacques Cœur et son représentant à Marseille, y devint capitaine de la marine du roi de Sicile. Ses facteurs prirent sans doute une part active à la vie des fondoucs de ces villes.

Louis XI venait à peine de recueillir l'héritage de son oncle le roi René, à la mort de son cousin Charles du Maine, en décembre 1481, qu'il eut l'occasion de montrer qu'il voulait maintenir l'influence des Provençaux en Afrique. Jean de Vaulx, l'ancien trésorier du roi René, passé au service de la France, avait eu son navire naufragé

sur la côte d'Afrique. Le capitaine avait, dans le fondouc de Bône, un facteur, Pierre Blondet, qui avait d'abord recueilli tout ce qui avait pu être sauvé. Mais le roi de Bône s'était ravisé et avait réclamé pour lui tous les bénéfices du sauvetage, sans doute en vertu du droit d'épaves, sans avoir eu à en supporter les frais. Louis XI écrivit à ce prince, en même temps qu'au roi de Tunis son père, pour réclamer la restitution des biens de son trésorier ou leur valeur. En même temps, il leur demandait de recevoir les marchands aussi favorablement que du temps de son oncle. « Pour ce que, disait-il, nous avons délibéré, avec l'aide de Dieu omnipotent, eslever en notre païz de Prouvence la navigacion et fréquenter la marchandise de noz subgectz avecques les vostres, par manière qui s'en ensuive utilité et proffit d'une partie et d'autre. »

Louis XI allait mourir sans prévoir que les dernières années du xv^e^ siècle devaient ruiner la prépondérance du commerce de la Méditerranée. Les grandes découvertes maritimes, obscurément poursuivies jusques là, allaient tout d'un coup ouvrir, le long des grands océans, un champ autrement vaste au trafic et à la colonisation européenne. En même temps, la conquête ottomane porta aux colonies marchandes du Levant et de la Barbarie un coup non moins terrible. Venise et Gênes ne purent jamais se relever de ces deux désastres. Plus heureuse, Marseille profita de l'habile politique de ses nouveaux maîtres les rois de France. L'alliance des lys et du croissant au xvi^e^ siècle lui permit de profiter de la décadence de ses anciennes rivales. Elle allait être pendant trois siècles à la tête du mouvement colonisateur, important encore, dans les pays musulmans du bassin méditerranéen.

CHAPITRE III

LA COLONISATION MARSEILLAISE DANS LE LEVANT, XVI^e^, XVII^e^, XVIII^e^ SIÈCLES (1).

Au XV^e^ siècle l'offensive de l'Islam est formidable. Constantinople tombe en son pouvoir; le vieil empire byzantin, longtemps rempart de l'Europe contre la poussée des races orientales, disparaît sous les coups des Ottomans. La dernière invasion asiatique, comme celle des Barbares d'autrefois ou comme ces pestes des siècles précédents venues des mêmes parages, semble menacer toute l'Europe : l'alarme est répandue à la fois en Italie et dans l'Allemagne. Les Ottomans veulent même l'empire de la mer et les Vénitiens sont impuissants à leur disputer leurs colonies de l'Archipel. En vain les papes prêchent une dernière fois la croisade, leur voix n'a plus d'écho ; les princes sont tout entiers à leurs discordes; la république chrétienne du moyen âge n'existe plus. Bientôt la conquête de la Syrie et de l'Egypte, enlevées aux soudans Mamelouks, met tout le monde musulman sous la domination des sultans de Stamboul. Les nouveaux Commandeurs des croyants vengeaient l'Islam des humiliations des croisades ; il semblait bien que les temps de la colonisation latine au Levant étaient désormais passés.

Pourtant, au milieu même des révolutions qui agitaient les rives orientales de la Méditerranée, des violences du réveil de la guerre sainte, ces colonies de marchands ne disparurent pas complètement. Peu de temps avant l'invasion de sultan Sélim, le soudan d'Egypte fit amener au Caire le consul de Venise à Damas, six marchands francs

(1) Voir, pour plus de détails, mon *Histoire du Commerce français dans le Levant*. Paris, Hachette.

de cette ville, quatre de Tripoli, trois d'Alep. A cette occasion Philippe de Parètes, rerésentant des Catalans, des Napolitains et des Français à Alexandrie, lui représenta que les Vénitiens étaient en décadence et qu'il faudrait désormais assurer le premier rang aux Français en Egypte et en Syrie. Le 16 novembre 1510, le soudan adressait, en effet, une lettre à Louis XII qui répondait par une ambassade. Dès les premières années du xvi[e] siècle, on regardait donc les Français comme les plus capables d'hériter dans le Levant de la suprématie vénitienne.

Mais personne ne pouvait soupçonner à quel degré les Ottomans allaient les favoriser. Quinze ans avant sa conclusion, ni Soliman le magnifique, ni François I[er] n'avait songé à une alliance possible entre les lys et le croissant. Rien ne fut moins prémédité que le traité de 1535. La France, à la stupeur de l'Europe, faisait cause commune avec l'ennemi de la chrétienté. Bien médiocres furent les avantages politiques et militaires, très grands ceux du commerce.

Avec les capitulations, l'Orient fut rouvert largement aux Français et à la colonisation commerciale. Sans doutę la place dans l'empire ottoman devait rester bien plus modeste que dans les royaumes chrétiens du moyen âge. Il ne pouvait plus êtrę question de concession de villes, de quartiers, de rues, aux marchands. Etablis en territoire étranger, au milieu de populations hostiles, ils restaient étroitement soumis aux autorités turques. D'autre part, la route du Cap avait attiré le commerce des Indes orientales. De toutes façons l'attrait de ces ports du Levant était bien diminué.

Pourtant les capitulations firent aux marchands qui allèrent s'y établir une situation indépendante, précisée, modifiée en quelques détails, confirmée dans l'ensemble, par les huit « renouvellements » qui se succédèrent de 1535 à 1740. Les Français en Turquie étaient gouvernés, au nom de leur roi, par leurs consuls. Leurs personnes et leurs biens étaient garantis contre toute atteinte. Même en cas de crime ou de délit contre un Turc, le Français ne pouvait être contraint d'ouvrir sa demeure, ni arrêté hors la présence de son consul et sa cause, soustraite aux magistrats ordinaires, était réservée à « l'Excelse Porte seulement ». Le libre exercice de leur religion leur était assuré aussi bien que celui du commerce. Isolés dans leurs *Khans*, leurs *fondoucs* ou leur quartier *franc*, fermés à la fois aux autorités et à la population turques, vivant entièrement sous les lois de la métropole,

les marchands formaient bien des colonies chrétiennes arborant fièrement le pavillon national au milieu du domaine de l'Islam. Minuscules par le nombre de leurs membres et l'espace occupé, elles n'en furent pas moins très actives, vraiment grandes par le rôle joué et l'influence exercée.

Tout le commerce du Levant fut entre leurs mains ; les indigènes leur servaient seulement d'intermédiaires et de courtiers. Or ce commerce, même limité à l'Egypte, à la Syrie et à l'Asie occidentale turque, restait considérable. Les caravanes lui apportaient, en outre, la plus grande partie des produits de la Perse et ceux de l'Inde même n'avaient pas tout à fait abandonné la route du golfe Persique. C'en fut assez pour susciter une vive émulation entre les anciennes cités commerçantes de la Méditerranée, pour attirer auprès d'elles de nouveaux venus du nord de l'Europe, les chefs du mouvement colonial à la fin du XVI[e] siècle.

Les Anglais et les Hollandais commençaient à peine leur expansion quand la Méditerranée, riche de sa vieille renommée plus que de son présent, leur parut un domaine à conquérir digne de leurs efforts. Les premiers n'avaient encore aucun établissement commercial hors de chez eux quand ils obtinrent leurs capitulations de 1579. Les seconds, l'année même où les Turcs leur accordaient celles de 1612, fondaient leur compagnie des Indes occidentales ; celle des Indes orientales en était encore à la période de ses débuts assez pénibles. Mais, alors même que les uns et les autres multiplièrent leurs efforts sur les mers lointaines, jamais ils ne perdirent de vue la Méditerranée. Leurs compagnies du Levant ont eu leur page brillante dans l'histoire du commerce et de l'expansion des deux grands peuples maritimes.

Les Vénitiens, malgré leur décadence, restèrent avec eux les rivaux les plus actifs des Français. Avec leur souplesse habituelle, en même temps qu'ils luttaient pour sauver les débris de leur ancien empire colonial, ils employaient toute leur diplomatie pour fléchir le vainqueur et permettre à leurs marchands de maintenir leurs traditions. A peine maître de l'Egypte, en 1517, le sultan Sélim vit venir à lui deux patriciens de nom illustre, Contarini et Mocenigo, chargés de le féliciter et de solliciter le renouvellement des anciennes capitulations accordées par les soudans. Venise fut, en effet, la première à obtenir des Turcs des privilèges analogues à ceux des Français, mais la guerre qui se ralluma fréquemment entre la République et le padischah

ne lui permit guère d'en profiter. C'est entre les grandes puissances maritimes de l'Occident; France, Angleterre et Hollande, qu'allait être jouée la partie dont l'enjeu était la domination commerciale dans la Méditerranée.

Le pays des conquistadors ne prit aucune part à la colonisation du Levant. On pourrait penser que les Espagnols et les Portugais étaient trop attirés par delà les Océans pour trouver quelque attrait aux rives méditerranéennes. Mais la politique de Charles-Quint ne permet pas une pareille explication. C'est à cause d'elle que les Espagnols et les Portugais ne purent prendre place dans les Echelles. Ennemis irréconciliables des Turcs ils ne purent jamais jouir du régime des Capitulations. Leurs alliés, les Autrichiens, ne devaient les obtenir que plus tard, au xvii[e] siècle.

Au milieu de compétiteurs ardents; les Marseillais furent seuls, pendant deux siècles et demi, à représenter la France. Seuls ils avaient des traditions séculaires dans la Méditerranée, tandis que celles des Ponantais les attiraient vers d'autres parages. Cependant ceux-ci eussent peut-être imité l'exemple des Hollandais et des Anglais si la politique royale et les usages commerciaux d'alors n'eussent contribué à maintenir le monopole des Provençaux. C'est d'Orient qu'étaient venues toutes les pestes qui avaient désolé l'Europe. La réapparition fréquente du fléau dans les ports méditerranéens et à Marseille même entretenait la crainte et le maintien de précautions qui paraissaient nécessaires : il fallait que les bâtiments, de retour du Levant, fissent une quarantaine aux vieilles infirmeries, plus tard au lazaret modèle de Marseille. La franchise du port de Marseille, les droits de douane imposés ailleurs, même les interdictions royales, firent le reste.

Les Capitulations accordées aux Français avaient précédé de plus de quarante ans les premières accordées à d'autres Occidentaux. Les Marseillais, aidés par leur vieille expérience, purent donc prendre sur leurs concurrents une sérieuse avance. Dès 1537, une flotte, sous les ordres du baron de Saint-Blancard, général des galères, partit de Marseille, parcourut tout le littoral barbaresque, longea les côtes de la Grèce jusqu'à Prevesa, fit le tour du Péloponèse, passa en vue d'Athènes et vint mouiller à Constantinople où elle fit un séjour. Elle revint en longeant le littoral de l'Asie Mineure, de la Syrie, de l'Egypte et de la Tunisie, après avoir montré le pavillon français à tout l'empire

ottoman. Les marchands suivirent et bientôt l'organisation des nouvelles colonies commença. Le premier consul marseillais pourvu de lettres du roi fut nommé à Tripoli de Syrie en 1548. A peu près en même temps Alexandrie eut le sien ; à Alep les Reinier se succédèrent de père en fils depuis 1562 ; à Constantinople, dès 1550, les marchands étaient sous la protection de l'ambassadeur. Mais un seul autre consul du roi fut établi au xvi^e^ siècle, celui de Chio.

Assez longtemps le nombre des colonies organisées resta ainsi très limité. On est tenté de voir là une preuve que les Marseillais ressentirent au début une appréhension bien légitime à s'établir en pays turc. En Egypte, en Syrie, ils étaient encouragés par leurs vieilles traditions ; à Constantinople, ils se sentaient sous la protection directe de l'ambassadeur. N'osant prendre pied en Asie Mineure, à Smyrne, ils s'étaient sentis à portée de cet important marché dans l'île voisine, à Chio au milieu des Grecs. Mais, à côté des premières colonies pourvues de consuls royaux, des marchands plus audacieux avaient fait d'autres établissements, sans attendre la protection des représentants du roi. En Syrie, l'échelle de Barut, dépendance de Tripoli, possédait une *nation* française presque aussi importante que le chef-lieu du consulat. A Damas, à Nicosie de Chypre, les Marseillais étaient assez nombreux et dirigés par un consul choisi peut-être par eux, ou plutôt désigné provisoirement par l'ambassadeur de Constantinople. D'autres enfin, isolés au milieu des Turcs, étaient les pionniers hardis de futures colonies. Dans le premier de ses aventureux voyages, le jeune Vincent Leblanc, en 1566, fut recueilli par un consul français de La Canée. A Damas il trouvait un compatriote, le coutelier Pierre, artiste habile qui dépensait jusqu'à cent sequins pour fabriquer et tremper une lame d'épée. Il faisait, peu après, le voyage de la Mecque avec un autre Marseillais qui avait pris le turban et avec un provençal de Cassis.

Une nouvelle guerre entre Venise et les Turcs, déclarée en 1570, favorisa les Marseillais malgré sa courte durée. Dès lors, leur commerce était prépondérant dans tout le Levant. Comme disaient les corsaires d'Alger, la Méditerranée, vers 1580, était « toute grouillante de vaisseaux français. » Constatation de mécontents puisque, forcés de respecter leurs alliés, leurs raïs ne trouvaient plus d'occasion de prises. Bientôt, malheureusement, la face des choses changea : la Ligue déchaîna la guerre civile en Provence ; elle amena un relâche-

ment plus grand de l'alliance turque ; elle fournit un prétexte aux Barbaresques d'exercer à nos dépens leur piraterie.

Les calamités des vingt dernières années du XVI^e^ siècle suffisent à expliquer l'arrêt momentané du développement des établissements marseillais. Elles cessèrent assez tôt pour permettre aux Provençaux de ne pas perdre tous les bénéfices de l'avance qu'ils avaient gagnée et de reprendre activement leur mouvement d'expansion dès les premières années du XVII^e^ siècle. Pour eux le règne d'Henri IV fut particulièrement réparateur : la paix avec l'Espagne, le renouvellement des Capitulations, la répression de la piraterie donnèrent aux Marseillais délivrés de l'anarchie qui avait désolé leur ville des avantages dont ils surent profiter.

Heureusement que le XVII^e^ siècle débuta ainsi sous d'heureux auspices. L'impulsion donnée fit sentir ses effets jusqu'après 1620. Mais ensuite les circonstances redevinrent plus défavorables que jamais jusque vers les vingt-cinq dernières années du XVII^e^ siècle. On vit de nouveau un relâchement progressif de l'alliance turque. Vers 1670 la rupture avec l'Islam semblait imminente. Une expédition française avait tenté de débloquer Candie ; grâce aux renforts envoyés de France, les Turcs avaient perdu la bataille de Saint-Gothard, la Hongrie. L'opinion de la France disait à Louis XIV avec Boileau : « Je t'attends dans six mois aux bords de l'Hellespont. » Le mauvais vouloir, puis le ressentiment de la Porte contre les Français étaient allés croissant. N'étant plus contenus, les pachas donnèrent libre cours à leurs fantaisies et à leurs cupidités. Ce fut le beau temps des *avanies*, sommes d'argent extorquées aux marchands sous de multiples prétextes, des insultes et des violences de toutes sortes. Les Capitulations sans cesse invoquées n'étaient plus qu'une vaine défense.

Les résidents des échelles avaient même à redouter ceux qui étaient chargés de les défendre. Les ambassadeurs de Constantinople, mal payés par le roi, obligés à un train de vie fastueux, forcés de vaincre les mauvaises dispositions à prix d'or, dans une cour où les négociations ont toujours été question d'argent, régulièrement endettés et réduits à vivre d'expédients, abusèrent de leur autorité pour imposer eux-mêmes aux marchands d'autres *avanies*, sous prétexte de les défendre contre celles des Turcs. Les consuls, simples fermiers des propriétaires des consulats qui les avaient achetés de la faveur du ministre, n'avaient en vue que de faire rapporter le plus possible

à leur ferme. Sous forme de droits injustement exigés c'était encore d'autres *avanies* que les marchands leur payaient journellement.

Pour comble de malheur la mer n'est pas plus sûre que les échelles. C'est aussi le beau temps de la piraterie. A Alger, à Tunis, à Tripoli, c'est l'apogée de la puissance et de l'audace des corsaires et les Français sont presque sans interruption en guerre contre eux, malgré les négociations répétées. En même temps, pendant vingt-quatre ans, les corsaires espagnols, majorcains, siciliens, napolitains croisent sur nos côtes ou guettent les navires au passage.

Enfin la discorde est à Marseille, héritage des troubles de la Ligue. Inspirés par les jalousies autant que par les tendances opposées qui avaient divisé les partisans de Casaulx et de Libertad, les nobles se disputent les charges consulaires et le gouvernement de la ville. Tout entiers à leurs querelles, ils négligent ses finances et ses intérêts commerciaux. L'esprit de discorde passe de la ville aux échelles du Levant. Comme la discipline n'est nulle part, la discorde s'introduit dans les mœurs des résidents. Leurs divisions, leur inconduite ajoutent au discrédit des Français. C'est miracle qu'au milieu de telles calamités et tandis que le commerce dépérissait de jour en jour les colonies aient été maintenues et que de nouvelles même aient été créées. La patience et la ténacité des Marseillais furent mises à une rude épreuve dont elles triomphèrent. Ce fut l'âge héroïque de leur colonisation au Levant.

Enfin tout changea avec Colbert ou, du moins, le grand ministre, avec son énergie ordinaire, s'efforça de tout changer. Plus heureux qu'ailleurs, il eut ici des successeurs qui surent se faire ses continuateurs et assurer les succès qu'il n'avait pas eu le temps d'obtenir. Les Capitulations de 1673 et la diplomatie d'un Nointel n'avaient pas rétabli suffisamment la bonne harmonie avec les Turcs. La lutte commune contre l'Autriche et les revers communs, pendant la fin du règne de Louis XIV, firent sentir le prix de l'alliance délaissée. Les ambassadeurs retrouvèrent leur crédit auprès du divan; ils prirent l'habitude d'en user en faveur du commerce; les *avanies* n'apparurent plus que par accès intermittents et supportables.

Les bombardements fastueux des Duquesne et des d'Estrées n'avaient fait aux raïs barbaresques ni grand mal, ni grand peur. Tout de même, Algériens, Tunisiens, Tripolitains, trouvèrent qu'il valait mieux éviter le retour périodique de nos escadres et s'accom-

moder avec nous. Depuis 1690, ils maintinrent une paix bien précaire, sans cesse menacée par des récriminations réciproques et des incartades des corsaires, mais qui fut malgré tout une paix.

Des règlements, parfois gênants, mais utiles, donnèrent au commerce et aux colonies des échelles une véritable constitution. Ambassadeurs, consuls, marchands, chacun connut ses devoirs et ses droits et dut les respecter. En 1691, réforme capitale due à Pontchartrain, la vénalité des consulats fut supprimée, les consuls nommés désormais par le roi, durent se contenter d'appointements fixes.

Enfin les Marseillais eux-mêmes, sans attendre Colbert et ses réformes, avaient senti le besoin de s'organiser pour empêcher leur ville de courir à sa ruine. En 1650, ils instituèrent définitivement leur Chambre de Commerce, corps de négociants indépendants du conseil de ville et chargé de tout ce qui regardait leurs intérêts commerciaux. Colbert eut le bon esprit de lui laisser une autorité considérable. Elle l'augmenta par l'usage heureux qu'elle en fit. Gardienne des traditions et des règlements, inspiratrice des progrès, la Chambre fut vraiment le principal ouvrier de la grandeur de Marseille.

L'annonce d'une ère de réformes et de relèvement avait été faite par Colbert dès 1664. Si les résultats se firent quelque peu attendre, du moins le progrès des maux qui accablaient le commerce était désormais enrayé. Il n'en fallut pas plus pour rendre aux Marseillais tout leur courage. Le mouvement de colonisation, ralenti un moment, n'avait pas été arrêté. Il allait reprendre, dès les dernières années du XVII^e^ siècle, une activité nouvelle. De 1685 à 1719, d'après les registres de la Chambre de Commerce, 1473 jeunes gens partirent pour aller résider dans les échelles du Levant. Encore la Chambre avait-elle pour mission de modérer l'ardeur des marchands à y chercher fortune. Leur affluence trop grande était un sujet de plaintes continuelles dans la correspondance consulaire. Aussi, le nombre des établissements s'était-il multiplié depuis Henri IV. De l'Egypte et de la Syrie, qui les avaient d'abord attirés, les Marseillais avaient essaimé sur toutes les côtes de l'Empire Ottoman. Pas un port de quelque importance qui n'eût été l'objet au moins de leurs tentatives.

En Égypte, le centre de la colonie avait été transféré, vers 1625, d'Alexandrie au Caire, la ville la plus peuplée de l'empire ottoman,

grand marché encore de marchandises des Indes, des cafés d'Arabie, des parfums de la côte des aromates, des caravanes d'Ethiopie. Aucune colonie marseillaise n'eut un rôle aussi important; aucune n'eut une histoire aussi troublée. Là les pachas, loin de Constantinople, se livraient sans crainte à toutes les tyrannies ; l'envoi des *capidjis* et des commandements du Grand Seigneur les effrayait peu. « Ils s'en soucient, écrivait déjà un consul en 1623, comme d'un papier à plier les confitures. »

Les pachas eux-mêmes, comme les représentants du sultan chez les Barbaresques, devinrent de plus en plus impuissants vis-à-vis des milices, les plus nombreuses, les mieux armées, les plus braves de l'empire. Janissaires, spahis, asaps, formaient au début du XVII^e^ siècle un corps de 25 000 à 30.000 hommes. Le consul comptait alors quinze chefs principaux, beys et sandjacs, qu'il fallait acheter, sans compter les nombreux agas dont la protection n'était pas à dédaigner. Les janissaires, le corps le plus puissant, finirent par devenir, à prix d'argent, les défenseurs officiels des Français.

Enfin, la population elle-même, contrairement à celle des autres échelles, fut toujours fort hostile aux Européens. Le Caire, qui n'avait pas l'industrie d'Alep ou de Damas pour occuper ses nombreux habitants, renfermait un ramassis de gens misérables, capables de se porter à tous les excès. Dans une situation aussi délicate on pourrait croire que les Marseillais eurent à cœur d'éviter, par leur prudence et leur parfaite entente avec leur consul, de fournir aux Turcs des prétextes d'exercer leurs vexations. Au contraire, dans aucune échelle ils ne se signalèrent par une conduite aussi déréglée et par des querelles aussi violentes. De 1650 à 1658, l'échelle subit le contre-coup de l'anarchie de la Fronde. Deux familles qui avaient leurs appuis à la cour se disputèrent le consulat, discréditèrent la nation et la laissèrent chargée de dettes. Les marchands furent donc toujours exposés aux pires avanies ; ils subirent là des mauvais traitements auxquels ailleurs ils ne furent jamais exposés.

Malgré tout, ils formèrent toujours la colonie franque la plus nombreuse et la plus influente. Au début, ils étaient seuls avec les Vénitiens avec qui ils partageaient le commerce. Puis, avant 1630, les Anglais et les Hollandais eurent leurs consuls, mais leur situation resta précaire jusqu'à la fin du XVII^e^ siècle. Pendant la longue guerre de Candie (1645-69), les Vénitiens durent s'en aller, puis quitter de

nouveau la place pendant la guerre terminée par la paix de Carlowitz (1684-99). Les Anglais et les Hollandais n'avaient eux-mêmes plus de consuls depuis 1679. Celui des Français resta seul jusqu'en 1698 pour accorder sa protection à tous les Francs. Le prestige de la nation en fut singulièrement grandi. Si les étrangers parvinrent à garder une bonne partie du commerce, du moins devaient-ils le faire sous pavillon français.

Aussi, la colonie marseillaise n'avait-elle cessé d'augmenter. En 1702 cinquante marchands avaient droit de figurer aux assemblées de la nation; nulle part, sauf à Smyrne, elles n'étaient aussi nombreuses. Les Français ne résidaient pas dans un caravansérail fermé comme dans la plupart des échelles de Syrie. Ils habitaient une série de maisons contiguës qui formaient un petit quartier, dans le *Khalis*, la plus belle rue du Caire. « Les maisons de la rue sont assez belles, écrit un voyageur vers 1640, mais celle du consul surpassait de bien loin toutes les autres. L'entrée en était comme celle d'un hôtel; il y avait à la première porte un lieu pour asseoir ses six janissaires, car il en a toujours ce nombre là, qui reçoivent de lui chacun six piastres par mois, et il n'y manque point d'en rester toujours deux ou trois qui la gardent comme des suisses. » Les Français vivaient ainsi avec plus de liberté qu'en Syrie mais avec moins de sûreté. La canaille pouvait les insulter dans leurs maisons; des santons venaient dans leur rue contrefaire les insensés et ameuter contre eux la foule: de faux témoins affirmaient qu'on avait vu sortir des femmes de leurs maisons. Il est vrai que l'accusation n'était pas toujours fausse. L'un des consuls les plus intelligents que la France ait eus en Egypte proposait vers 1700 à la Chambre de Commerce de Marseille de bâtir un caravansérail pour loger la colonie. La location des logements et magasins aux marchands suffirait à l'indemniser de la dépense. On recula sans doute devant celle-ci et surtout devant la répugnance des marchands à renoncer à leurs habitudes, en même temps que devant la crainte de difficultés avec les *Puissances*.

Le Caire avait trois ports, d'importance très inégale, avec lesquels il ne communiquait que par le Nil : Alexandrie, Rosette et Damiette. Tous les trois avaient reçu des colonies marseillaises. Alexandrie n'était pas alors la grande et belle ville qu'on serait tenté d'imaginer. La vieille cité du moyen âge, avec son enceinte de murailles intacte, était presque déserte et n'offrait qu'un amas de ruines avec quelques

misérables masures. Peu à peu une nouvelle ville, l'Alexandrie turque, grandit au XVII^e siècle sur une plage basse, en dehors des murailles, formée par les apports de la mer. En dehors de la population marchande on y voyait un grand nombre de « Maugarbins », gens sans aveu et vagabonds, qui habitaient les masures de la vieille ville et causaient souvent de grands désordres ; leur haine pour les chrétiens et surtout pour les Francs était très vive. Aussi, les résidents d'Alexandrie étaient-ils plus exposés encore aux insultes et aux mauvais traitements que ceux du Caire. Plusieurs fois, les pachas eux-mêmes s'inquiétèrent de leur turbulence et donnèrent ordre au bey de purger la ville de cette canaille.

Cela n'empêcha pas les Marseillais de venir s'y établir en plus grand nombre à mesure que la ville grandissait. Au début ce n'était que des commissionnaires de ceux du Caire, chargés de présider au chargement et au déchargement des marchandises et aux formalités de la douane. Mais la nouvelle Alexandrie finit par devenir un centre d'achats et de ventes aussi important que celui du Caire. De véritables maisons de commerce s'y installèrent. Plus nombreux qu'au Caire même furent les arrivants dans les dernières années du XVII^e siècle. Aussi s'impatientaient-ils de ne pas former un corps de nation organisé. De même que leur vice-consul dépendait du consul du Caire, ils étaient soumis aux décisions des assemblées de la nation établie dans la capitale. Ils habitaient un fondouc spacieux et commode qui leur était fourni gratuitement par le Grand Seigneur. Le consul recevait même, ou plutôt aurait dû recevoir chaque année une somme d'argent pour l'entretien des bâtiments.

Rosette, la ville la plus grande et la mieux bâtie de l'Egypte après le Caire, au XVII^e siècle, eût séduit les marchands par l'air engageant de ses maisons de briques aux couleurs éclatantes, ses caravansérails bien entretenus, ses jolies places, les superbes jardins dont elle était entourée. Malheureusement elle n'était pas accessible aux gros navires comme le port ouvert aux vents d'Alexandrie. La barre du Nil ne laissait passer que des petits bâtiments comme les « saïques » des Grecs ou les « caramonsaux » des Turcs. Port d'entrepôt et marché des produits du delta, Rosette avait pourtant attiré quelques Marseillais et le consul d'Egypte y entretenait un vice-consul dès le début du XVII^e siècle; mais le développement d'Alexandrie l'avait fait abandonner de plus en plus. On n'y voyait plus que deux marchands français en 1702.

Quant à Damiette, l'entrée de la bouche du Nil qui y conduisait était moins accessible encore que celle de Rosette. De plus, la turbulence des habitants, plus hostiles qu'ailleurs aux Européens, finit par dégoûter entièrement les Marseillais de cette échelle. Un vice-consul avait été établi en 1644; il fut découragé au bout de deux ans et quitta la place. Un ou deux marchands continuèrent pourtant d'y résider. Mais, en 1701, une nouvelle tentative d'établissement de consul, bientôt suivie d'une sédition contre les Français, amena un abandon complet. Alexandrie et le Caire restèrent, en définitive, les deux seules colonies sérieuses de l'Egypte.

En Syrie l'autorité du sultan était mieux respectée, les populations chrétiennes encore nombreuses, les traditions commerciales plus fortes. Les conditions étaient donc bien plus favorables ; ce fut le terrain d'élection de la colonisation marseillaise. C'est là que les Provençaux eurent leurs établissements les plus nombreux ; c'est là qu'ils se sentaient le mieux dans leur domaine : sur plusieurs points ils restèrent seuls, sans concurrents, pendant tout le XVIII^e^ siècle.

Alep passait, au début du XVII^e^ siècle, pour la plus grande place de commerce du Levant. Sa renommée l'emportait même sur celle du Caire. La voie du golfe Persique était préférée à celle de la mer Rouge par les marchandises de l'Inde qui échappaient aux Portugais et aux Hollandais en guerre ; les riches caravanes venues de Bagdad apportaient en outre celles de la Perse et de l'Asie centrale. C'est pourquoi les Marseillais avaient fondé leur première colonie à Tripoli, port de la grande ville. Mais, en 1612, une avanie particulièrement criante et qui le parut plus encore, alors que les Capitulations étaient encore respectées, amena l'exode des marchands qui transportèrent leurs établissements à Alep même.

Ils ne prévoyaient pas sa rapide décadence. Les tyrannies des pachas et les guerres contre la Perse au temps du grand conquérant Schah Abbas (1589-1628) ruinèrent peu à peu son commerce. Bagdad, auparavant l'entrepôt général des marchandises de l'Asie centrale et même de l'Extrême-Orient, plusieurs fois disputée par les Turcs et les Perses, subit un sort analogue. Les Marseillais furent, en outre, découragés par les grosses avanies qu'ils supportèrent vers 1620. Ils se détournèrent d'Alep au moment où les Anglais s'y établissaient solidement. Alep finit par passer au cinquième rang seulement des

échelles françaises par son commerce. Le nombre des résidents ne fit que diminuer : plus de trente encore en 1630, ils n'étaient guère plus de vingt vers 1650. D'Arvieux parle de soixante marchands composant la nation vers 1670, mais ce fut une affluence passagère. En 1693 le consul écrivait qu'ils n'étaient plus que seize et que cinq étaient sur le point de partir. La ville renfermait environ quarante caravansérails; les uns recevaient les caravanes, les autres étaient affectés au logement des Francs. Les Français occupaient le plus beau; son étendue était assez considérable pour qu'il fût grevé d'une redevance annuelle de quinze cents écus en faveur de la Mecque.

Après 1612 Tripoli n'était même plus resté le port d'Alep. Les navires venaient charger à la rade d'Alexandrette, d'ailleurs moins éloignée par la route qui, par plusieurs journées de marche, conduisait à Alep en traversant la plaine d'Antioche. S'il n'y avait là qu'une misérable bourgade c'est que la plage était trop insalubre et la rade trop exposée aux corsaires. Les marécages rendaient l'air si malsain que les Européens ne pouvaient y vivre au plus que quelques années et ne se retiraient pas sans avoir contracté de fâcheuses incommodités. Aussi les marchands d'Alep trouvaient-ils difficilement des commis qui voulussent y résider. Le consul d'Alep écrivait en 1692 qu'il était inutile d'y envoyer un nouveau vice-consul : « autant qu'il en viendrait, autant il en mourrait. » Pour communiquer rapidement leurs ordres, recevoir l'avis du départ ou de l'arrivée des navires, les négociants se servaient couramment de pigeons voyageurs qui transmettaient les nouvelles en une heure et demie ou une heure trois quarts.

Le départ des Français avait porté un coup très rude à la prospérité de Tripoli. En 1630 un voyageur trouvait les bazars, les caravansérails, les maisons en train de se ruiner. La leçon avait profité. « On nous assura, écrit-il, que, durant que cette ville était florissante, les Turcs y étaient insupportables ; maintenant qu'ils sont dans la pauvreté ce sont les meilleures gens du monde et nous n'avons trouvé en aucun endroit des Turcs si courtois et si affables. » Plus tard, la ville, débouché des plaines intérieures du nord de la Syrie, redevint fort marchande et attira de nouveau les Marseillais. Vers 1680 ils y formaient une colonie avec, à sa tête, un vice-consul. De 1685 à 1719, il vint quarante-trois résidents.

Seïde (Saïda), l'antique Sidon, fut, à partir du milieu du

XVII^e^ siècle, l'échelle de prédilection des Marseillais. Méchante bourgade au début, elle était devenue, grâce à son heureuse situation au milieu de la côte, à ses communications faciles avec l'intérieur du pays, surtout avec Damas, le grand marché de la Syrie. Pour les Français elle prenait place au troisième rang par l'importance de son commerce parmi toutes les échelles, après Smyrne et le Caire. Elle dut en partie sa fortune à l'émir druse Fakhreddin qui s'en était emparé dans les premières années du XVII^e^ siècle et en resta maître jusqu'en 1633; il en fit sa capitale et s'efforça par tous les moyens d'y attirer le commerce. L'émir avait fait un séjour de cinq ans en Europe; très tolérant pour les chrétiens, il favorisa particulièrement les Français. Cette sympathie était générale aux Druses ; un voyageur l'expliquait en disant qu'ils se croyaient issus des Français. Les Turcs finirent par s'emparer de Fakhreddin et le mettre à mort, mais plus tard ses neveux reprirent encore le pouvoir à Seïde.

Même à la fin du XVII^e^ siècle la ville, petite, mal bâtie, n'avait pas six mille habitants. Les étrangers vivaient dans deux grands caravansérails ; le plus beau était habité par les Français. Leur consul avait acheté à côté une belle maison très ornée que Fakhreddin avait fait construire pour y loger ses femmes. De 1685 à 1719 cent soixante-quinze résidents passèrent de Marseille à Seïde, c'est-à-dire deux fois plus qu'il n'en partit pour Alep dans la même période. Il est vrai qu'ils y faisaient des séjours moins prolongés et la colonie n'était pas plus nombreuse. Le consul signalait la présence de vingt marchands dans une lettre de 1691. « Les pachas nous honorent, ajoutait-il, nous aiment et nous accordent tout ce que nous leur demandons de juste et de raisonnable. » Il n'en avait pas toujours été ainsi. Après la mort de Fakhreddin les Turcs avaient jugé bon d'exercer des représailles, Seïde avait beaucoup souffert des avanies ; à deux reprises, en 1656 et en 1667, la nation avait dû abandonner l'échelle pour se retirer à Acre et à Tripoli. Pendant les deux tiers du XVII^e^ siècle les Français étaient restés les seuls; plus tard les Anglais et les Hollandais eurent leurs consuls ; les marchands vénitiens et génois et les autres étrangers restèrent sous la protection du nôtre.

Seïde était surtout le port de Damas. A la fin du XVI^e^ siècle les Marseillais avaient eu leur colonie dans la célèbre et riche métropole musulmane. L'incommodité et les risques des transports d'argent et de marchandises, pendant trois journées, par un chemin dangereux et

impraticable, avait fait transporter à Seïde le consulat et le siège du négoce. Pourtant, en 1630, le voyageur Fermanel trouva encore à Damas un négociant paré du titre de consul des Français et des marchands vénitiens qui y vivaient en grande liberté. Trente ans après on y voyait une petite colonie provençale composée de quelques marchands, de médecins et de chirurgiens. En 1715 le voyageur Lucas n'y rencontrait plus que les missionnaires, capucins, pères de Terre Sainte et jésuites.

Seïde, capitale de Fakhreddin avait supplanté Barut (Beyrouth) mieux placée qu'elle pour servir de débouché à Damas et à la Syrie centrale, comme le prouve sa fortune actuelle. Dès lors, d'ailleurs, Barut était deux fois plus grande que sa rivale, entourée de murailles bien entretenues et beaucoup mieux bâtie. Malheureusement son port avait été comblé, comme celui de Seïde, par Fakhreddin, de peur d'une attaque des Turcs par mer. La plupart de ses habitants étaient des chrétiens et des maronites; ils passaient pour être particulièrement doux et polis. La richesse du territoire environnant et la soie qu'il produisait en quantités considérables suffisaient à donner à la ville une certaine activité. Tandis qu'à Seïde les marchands étaient en relations avec les Druses, à Barut ils commerçaient avec les maronites du Liban, si bien que, dans l'intérêt de la nation, des cheiks maronites furent chargés à deux reprises, en 1655 et en 1702, du consulat français. Cependant les quelques Marseillais qui y résidaient avaient depuis assez longtemps à leur tête un vice-consul français dépendant du consul de Seïde.

Plus au sud, Acre, le grand port des croisés au moyen âge et leur dernière possession, n'était même plus un bourg. On n'y voyait, au début du XVII^e^ siècle, qu'une cinquantaine de maisons fort misérables, presque des huttes. Les sables apportés par le vent ensevelissaient déjà en partie le monceau de ruines de la ville du moyen âge. Ses belles murailles doubles, si fortes, si épaisses et si bien cimentées, avaient été renversées dans ses doubles fossés et les avaient comblés. Quelques beaux restes, comme ceux du palais des grands maîtres, attestaient son ancienne splendeur. Le port, encombré de ruines qui rendaient l'accès fort dangereux, n'offrait plus de refuge aux navires, obligés de mouiller dans la rade périlleuse. Celle de Caïffa, abritée par le Carmel, offrait en face un abri plus sûr en cas de danger, mais c'était le point de la côte le plus exposé aux corsaires, chrétiens ou

turcs, qui y croisaient perpétuellement. Tout semblait donc fait pour éloigner les marchands de cette ville où les Vénitiens, les Génois, les Pisans, les Marseillais, les Catalans avaient été d'ardents rivaux. Pourtant les Marseillais revinrent s'y établir mais ils restèrent les seuls avec leur vice-consul jusqu'en 1700 ; c'est par leur intermédiaire que les négociants anglais et hollandais d'Alep y faisaient quelque trafic et le consul français de Seïde se chargeait encore officiellement, en 1693, de la protection des capitaines et des navires de ces deux nationalités qui fréquentaient l'échelle. En 1714, la nation française d'Acre, composée de dix-sept ou dix-huit marchands, n'était pas moins nombreuse que celle de Seïde. Elle habitait dans un petit caravansérail commode, construit par Fakhreddin pour les étrangers et dans quelques maisons, semblables plutôt à des cabanes, que quelques résidents s'étaient fait construire aux alentours, dans le voisinage du port.

Enfin les Marseillais avaient leur colonie en Palestine. Jaffa, le port le plus misérable de toute la côte, n'était malheureusement plus habitable. L'ancienne ville n'était plus que ruines au milieu desquelles se dressaient encore deux tours, où logeaient quatre ou cinq Turcs que le pacha de Gaza envoyait pour garder le port. Aussi la nation était-elle établie à Rame, méchant bourg, situé à quatre lieues dans l'intérieur des terres, « où il y avait plus de masures que de maisons. » Elle y occupait la seule habitation considérable, la maison de Nicodème, que les rois de France avaient fait reconstruire. Le vice-consul y recevait les pèlerins qui se rendaient à Jérusalem. Le commerce des cotons filés de Judée ne donnait que de maigres bénéfices aux huit marchands qui y demeuraient en 1670. Comme les gouverneurs y étaient très tyranniques et surtout l'insécurité fort grande à cause des incursions des Bédouins pillards, vrais maîtres du pays, les Provençaux abandonnèrent plusieurs fois l'échelle, ils y revinrent toujours. Là, pourtant, l'isolement de la métropole était à peu près complet. A Seïde, la présence journalière des vaisseaux européens rappelait la patrie absente. Barut et Acre recevaient déjà beaucoup plus rarement leur visite ; jamais ils n'allaient à Jaffa dont la mauvaise rade n'était visitée que par les bateaux indigènes.

Rame et Jaffa devaient dépendre au XVIII^e^ siècle du consul de Jérusalem. Celui-ci avait un rôle unique, c'était un consul sans marchands. « De tout le Levant, écrivait l'un d'eux en 1700 à la

Chambre de Commerce de Marseille, je ne crois pas qu'il y ait un consul qui vous soit plus inutile que moi. » Jérusalem, en effet, n'était pas une ville de commerce, aucun marchand ne songea jamais à s'y établir. Le rôle du représentant de la France était tout religieux et politique ; il devait maintenir notre prestige en assurant aux Latins la possession des Lieux saints restitués par les Grecs en 1690, en donnant protection aux pèlerins. Son établissement n'avait pas été commode : deux fois l'essai avait échoué, en 1624 et en 1700, ce n'est qu'en 1713 qu'une troisième tentative réussit.

Bien déchue, elle aussi, de sa splendeur du temps des Lusignan et des Vénitiens, Chypre ne fut pour les Français, jusqu'en 1675, qu'un vice-consulat dépendant d'Alep. Les Turcs en avaient pris possession en 1578 et leur domination avait rapidement produit ses effets funestes. A la fin du XVI[e] siècle des Marseillais étaient venus s'établir à Nicosie, qui faisait encore un riche commerce ; l'un d'eux portait même le nom de consul. En 1630 Nicosie « portait les marques de toute désolation parce que les Turcs l'avaient tellement ruinée qu'il n'y avait presque pas d'habitants chrétiens, quoiqu'ils fûssent en grand nombre, qui eussent moyen de manger du pain toute l'année. » Les habitants étaient peut-être les plus maltraités de l'empire ottoman. Les marécages ayant remplacé les cultures dans les plaines, l'insalubrité éloigna les étrangers. Pour comble de malheur les Barbaresques, les forbans chrétiens ou turcs, croisaient perpétuellement sur ses côtes, aux abords de la Syrie. Aussi les Marseillais eurent seuls la constance de ne pas abandonner ce pays misérable ; ils étaient douze résidents, en 1700, à Larnaca, mauvais village, le port le plus actif de l'île. Leur consul restait le seul et servait à la fois pour tous les étrangers qui venaient trafiquer dans l'échelle. Larnaca n'était d'ailleurs presque jamais un but de voyage pour les navires ; ils y complétaient leurs chargements en revenant d'Alexandrette ou de Seïde.

Sur la côte sud de l'Anatolie Satalie, l'ancienne Attalia, située en face de Chypre, au fond de son grand golfe, était devenue une dépendance du consulat de Larnaca. Les Marseillais, séduits sans doute par l'aspect de la place, une des plus fortes des Turcs, avaient rêvé d'en tirer meilleur parti. Savary de Brèves, à la demande de plusieurs capitaines, avait obtenu des commandements de la Porte pour y

établir un consul en 1600. Mais l'échelle ne prospéra pas, les marchands n'y vinrent jamais qu'en très petit nombre et le consulat fut supprimé en 1693.

La côte occidentale de l'Anatolie, avec ses golfes profonds, évoque le souvenir de cette multitude de colonies grecques qui se succédaient des rives de la Troade à celles de la Carie et de la Lycie, de cités célèbres comme Milet, Smyrne, Ephèse, Phocée. Depuis des siècles la vie a déserté ces rivages. Aujourd'hui encore un seul port concentre toute l'activité commerciale. Déjà, au XVII^e^ siècle, Smyrne était le seul qui pût attirer des établissements étrangers. Vers 1620, le consulat des Français, d'abord établi par prudence à Chio, y fut transféré. Dans plusieurs documents officiels du début du XVII^e^ siècle le consul de Chio est désigné comme étant le chef de l'échelle de Foggie (Fokia). Est-ce par un sentiment de piété filiale que les Marseillais accordaient cette importance à leur vieille métropole, l'antique Phocée ? Son état présent ne justifiait guère un pareil honneur ; on ne connaissait plus la petite ville de Fokia que comme un repaire de corsaires, où les Barbaresques se retiraient souvent ; il ne semble pas que le consul français y ait jamais résidé, pas plus que les marchands.

Bien qu'elle fût la première place de commerce de l'Anatolie, Smyrne était loin d'avoir, au début du XVI^e^ siècle, l'importance qu'elle devait acquérir plus tard. Le commerce de la Perse, qui devait l'enrichir, passait en entier par Alep. Le développement de sa prospérité fut gêné par de fréquents tremblements de terre ; il ne se passait presque pas d'années qu'elle n'en ressentît des secousses plus ou moins violentes. En 1688 la ville fut à peu près entièrement renversée. Elle était immédiatement reconstruite et la population y affluait plus nombreuse : en 1715 elle comptait plus de 100.000 habitants.

Elle dut en partie ses progrès à la sécurité et aux commodités, plus grandes que partout ailleurs, que les marchands occidentaux y trouvaient. Ils pouvaient aller et venir librement, sortir de la ville sans aucune escorte de janissaires, faire des parties de plaisir et de chasse à la campagne, s'y promener à cheval, ce qu'ils ne pouvaient faire ailleurs, sauf à Constantinople ; à l'époque du carnaval ils s'y permettaient même des fantaisies qui n'auraient pas été tolérées en France. La plus belle rue de la ville était la rue des Francs, qui

longeait toute la *marine ;* les marchands avaient loué à très long terme tout le terrain qui s'étendait le long de la rade et s'étaient construit leurs habitations à leur guise. Les façades regardaient du côté de la ville, mais toutes les maisons avaient des portes de derrière donnant sur la marine, qui leur servaient à introduire furtivement des marchandises dans leurs magasins pendant la nuit, pour échapper au paiement des droits de douane. Ces portes ouvraient sur une sorte de quai de largeur irrégulière, construit par les marchands eux-mêmes et soutenu par des pilotis ou des murailles. Le terrain en avait été formé peu à peu par le sable et le gravier du lest que les vaisseaux, français surtout, apportaient en quantité, chargés qu'ils étaient de piastres au lieu de marchandises. Par endroits ce quai n'existait pas ; « la mer venait battre jusqu'au derrière des maisons et les bateaux entraient pour ainsi dire dans les magasins ».

« Les Turcs, rapporte Tournefort, paraissent rarement dans la rue des Francs qui est de toute la longueur de la ville. Il semble, quand on est dans cette rue, que l'on soit en pleine chrétienté ; on n'y parle qu'italien, français, anglais, hollandais. Tout le monde se découvre en se saluant ; on y voit des capucins, des jésuites, des récollets. La langue provençale y brille sur toutes les autres parce qu'il y a beaucoup plus de Provençaux que d'autres nations... On n'y garde pas assez de mesure avec les mahométans, car les cabarets y sont ouverts à toutes les heures du jour et de la nuit. On y joue, on y fait bonne chère, on y danse à la française, à la grecque, à la turque ».

Bien avant 1650, la colonie marseillaise dépassait en nombre à Smyrne celles des autres nations, mais elle était loin de faire un aussi grand commerce. Plus tard la situation changea. Moins nombreux, les Français finirent par rivaliser avec les Anglais et les Hollandais. Smyrne resta pourtant l'échelle où ils venaient résider en plus grand nombre ; il en arriva 313 de Marseille, entre 1685 et 1719 ; c'était presque le quart du nombre total des marchands qui partirent pour le Levant. En 1702 Tournefort comptait « environ trente marchands bien établis, sans compter plusieurs autres Français qui faisaient un commerce moins considérable ». Au total leur trafic était plus important que celui de toute autre échelle. Le consul de Smyrne eut longtemps deux vice-consuls à Echelle neuve, dans l'ancien golfe d'Ephèse, et à Chio. Mais les Marseillais n'y fondèrent jamais

vraiment d'établissements ; le consulat d'Echelle neuve fut supprimé vers 1650 ; celui de Chio était géré par un chef du pays avant 1694.

Au moyen âge les Marseillais n'avaient jamais joué un bien grand rôle à Constantinople. La capitale turque, malgré les avantages de sa position et les besoins de sa population, fut loin de garder la même activité commerciale que la métropole byzantine. De plus, les marchands étaient exposés, souvent plus qu'ailleurs, aux vexations : au lieu d'un pacha et de quelques officiers subalternes, c'était tout le divan du Grand Seigneur qu'il fallait satisfaire et les officiers de la milice dont les exigences se mesuraient à l'importance. La colonie marseillaise ne fut donc jamais la plus nombreuse, ni la plus riche, du Levant. Même, son commerce ne fit qu'y végéter jusque vers 1685 et Constantinople resta pour elle la moins importante de beaucoup des cinq grandes échelles, inférieure à Smyrne, Alep, Seïde et au Caire. Pourtant, quand la réconciliation fut complète entre la France et les Turcs, elle entra dans une voie plus prospère. Les Marseillais arrivèrent alors plus nombreux, 175 de 1685 à 1719.

Les Francs continuaient de vivre à Galata, au milieu des Juifs, des Grecs, des Arméniens, des Turcs même qui peuplaient ce faubourg, et à Pera, où s'élevaient les palais des divers ambassadeurs. « Galata, écrit Tournefort, est comme une ville chrétienne au milieu de la Turquie, où les cabarets sont permis et où les Turcs viennent boire du vin : il y a des auberges à Galata pour les Francs, on y fait bonne chère ». L'ambassadeur de France servait en même temps de consul pour la nation ; il habitait le plus beau des palais de Pera, vaste bâtiment construit du temps de Savary de Brèves, par ordre d'Henri IV.

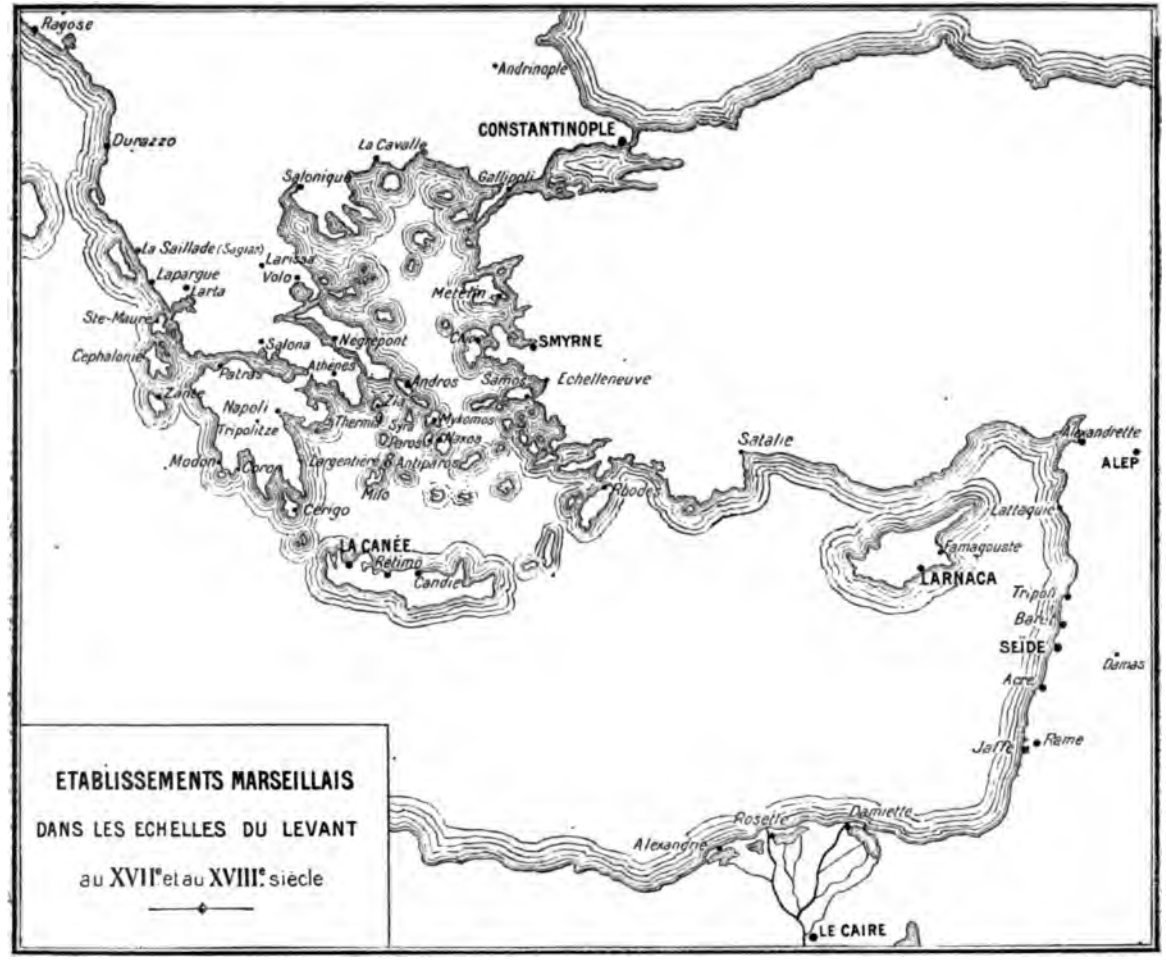
Aucune colonie secondaire ne dépendait de l'échelle de Constantinople au XVIIe siècle. Gallipoli, port de relâche, avait eu cependant un vice-consul, supprimé en 1689. L'ambassadeur en entretenait un aux Dardanelles où tous les bâtiments francs devaient s'arrêter, au retour de Constantinople, pour être visités par les Turcs. Ils s'assuraient surtout s'ils ne faisaient pas évader d'esclaves des galères du Grand Seigneur. C'est à peine si un ou deux marchands se risquèrent isolément à aller résider dans la grande ville d'Andrinople très commerçante, mais trop rapprochée de la capitale.

Des Dardanelles jusqu'à Athènes les Marseillais n'eurent aucun

établissement pendant tout le XVII^e^ siècle. Ils ne faisaient même aucun commerce sur toutes les côtes de la Roumélie et de la Macédoine dont quelques marchandises seulement leur étaient apportées à Smyrne par les barques grecques. Quelques chargements clandestins de blés et d'autres denrées étaient de temps en temps enlevés à Salonique. La Morée resta négligée aussi. Jamais elle n'avait offert au commerce de grandes ressources, même au temps où les Vénitiens la possédaient paisiblement. Leurs longues luttes avec les Turcs pour la possession de ce pays le ruinèrent, particulièrement les deux grandes guerres de la seconde moitié du XVII^e^ siècle (1645-69 et 1684-99). D'ailleurs les Provençaux trouvaient avec plus de facilité à Candie et dans l'Archipel les cargaisons qu'ils auraient pu prendre en Morée. Le consulat de Zante, créé en 1610 pour favoriser leur commerce en Morée, ne prit donc aucune importance. Pendant tout le XVII^e^ siècle, il n'y eut en pays grec que quelques établissements de marchands isolés.

Rares aussi furent ceux qui se fixèrent dans les îles de l'Archipel, à Milo, à Tino, bien que la plupart eussent un consul de la nation française. Mais ces consuls étaient tous des indigènes, Latins ou Grecs. Ils appartenaient toujours aux meilleures familles qui recherchaient ce titre comme un honneur et aussi comme une sauvegarde contre la tyrannie des cadis turcs. Souvent la fonction était héréditaire dans la même famille. Presque tous tenaient leur titre de l'ambassadeur de Constantinople ; quelques uns seulement, comme à Naxo et à Milo, recevaient des lettres patentes du roi ; d'autres n'avaient jamais reçu aucune commission. De petits voiliers marseillais venaient quelquefois glaner des chargements d'île en île. Les insulaires connaissaient malheureusement mieux les Occidentaux par leurs corsaires que par leurs marchands. Parmi ceux-là figuraient de nombreux Français, des petits ports de Provence et de Toulon. Les forbans de toute sortes désolèrent affreusement les îles jusqu'après 1670. L'interdiction formelle faite aux Français par Louis XIV de faire la course dans les mers du Levant n'arrêta pas leurs exploits ; ils continuèrent sous pavillon maltais. C'étaient les colonies marseillaises qui payaient en avanies et en mauvais traitements la rançon du butin qu'ils enlevaient aux Turcs ou à leurs sujets. Dans les îles les ravages des corsaires chrétiens n'avaient fait qu'augmenter la haine que nourrissaient déjà pour les Latins les Grecs en majorité dans la population.

Tout autre aurait dû être l'importance de la grande île de Candie,


Ragose
Durazzo
Andrinople
CONSTANTINOPLE
La Cavalle
Salonique
Gallipoli
La Saillade (Sagiar)
Larissa
Lapargue
Volo
Larta
Metelin
Ste-Maure
Salona
Negrepont
SMYRNE
Cephalonie
Athepes
Patras
Andros
Samos
Echelleneuve
Zante
Napoli
Tripolitze
Thermia
Syra
Mykonos
Naxos
Satalie
Alexandrette
ALEP
Modon
Coron
Argentiere
Antiparos
Milo
Rhodes
Lattaquie
Cerigo
LA CANÉE
Famagouste
Retimo
Candie
LARNACA
Tripoli
Barut
SEIDE
Damas
Acre
Jaffe
Raime
Rosette
Damiette
Alexandrie
LE CAIRE
ETABLISSEMENTS MARSEILLAIS
DANS LES ECHELLES DU LEVANT
au XVII^e et au XVIII^e siècle

La longue guerre qui finit par la donner aux Turcs la laissa pour longtemps bien appauvrie et dépeuplée. Pourtant sa renommée attira aussitôt une colonie marseillaise organisée en nation avec un consul à sa tête. Consul et marchands résidaient à la Canée, bien que la ville la plus grande de l'île et la résidence du pacha fût Candie. Mais celle-ci, depuis le fameux siège, n'était plus que la « carcasse d'une grande ville ». La Canée était devenue le centre de presque tout le commerce; son port était d'ailleurs plus profond. La nation comptait vers 1700 dix à douze marchands : une colonie plus petite s'était fixée à Candie avec un vice-consul ; Retimo, le troisième port de l'île, recevait seulement la visite de quelques bâtiments marseillais.

Brillant est le tableau de l'expansion marseillaise dans la Méditerranée orientale au XVII^e^ siècle. Il le paraît plus encore si on se rappelle combien elle fut contrariée par les circonstances les plus défavorables. Les Hollandais et les Anglais, grâce à celles-ci et à la forte organisation de leurs compagnies du Levant, avaient pu, un moment, donner plus de solidité et d'extension à leur commerce. Jamais leur activité n'avait présenté la variété de celle des Provençaux. La libre initiative, un peu désordonnée, de ceux-ci, avait multiplié leurs établissements. Par le nombre de leurs colonies et de leurs marchands, les Français l'emportaient de beaucoup sur leurs concurrents. Dans aucune échelle ceux-ci n'étaient les plus nombreux; dans plusieurs les Français étaient les seuls. Partout ils occupaient le plus beau caravansérail, ou bien la plus belle demeure était celle de leur consul. Leur commerce ne bénéficia pas toujours de cette situation, mais elle profita grandement au prestige et à l'influence de la France.

C'est au XVIII^e^ siècle, après la cessation des longues guerres de Louis XIV, que le commerce du Levant ressentit plus nettement les effets bienfaisants des réformes de Colbert. Sa prospérité croissante, aidée par d'autres causes, favorisa les progrès nouveaux de l'expansion marseillaise. En retour, grâce à ceux-ci, les Marseillais purent grossir davantage encore le chiffre de leurs affaires et prendre dans l'empire turc une place tout à fait hors de pair. Malheureusement l'anarchie progressive aggravait tous les jours la décadence économique de cet empire et le commerce de l'Extrême-Orient abandonnait de plus en plus les routes du Levant. Les Marseillais ne retirèrent donc

pas de leurs efforts tous les bénéfices qu'ils étaient en droit d'espérer. Leur commerce du Levant, tout prospère qu'il fût redevenu, n'était plus que peu de chose à côté de celui des Indes Orientales ou Occidentales. Pour maintenir le rang de leur ville, ils avaient dû tourner eux aussi leur activité vers les Océans.

Dans sa nouvelle expansion la colonisation marseillaise fut quelquefois aidée, plus souvent gênée, par l'autorité royale. Depuis 1685, nul ne pouvait s'embarquer pour le Levant sans l'autorisation de la Chambre de Commerce ; celle-ci avait mission de restreindre le plus possible l'exode vers les échelles. Ambassadeurs et consuls ne cessaient, en effet, de représenter aux ministres que le nombre des marchands y était trop grand pour l'importance du commerce. La concurrence trop ardente devenait ruineuse. Comme la Chambre de Commerce paraissait trop libérale, Maurepas imagina, vers 1730, une mesure plus radicale, appliquée jusqu'à la Révolution. Le nombre des maisons de commerce françaises fut strictement limité dans chaque échelle et le départ de nouveaux résidents n'était autorisé qu'en remplacement de ceux qui revenaient. Les nations françaises furent donc moins nombreuses au XVIII^e^ qu'au XVII^e^ siècle. La centralisation monarchique, si étroite dans toutes les colonies, avait ici aussi mis fin à de vieilles traditions d'autonomie et enlevé toute liberté à l'initiative marseillaise. Celle-ci trouva du moins l'occasion de prouver sa vigueur en tournant ses efforts vers des pays jusque là inexploités.

On vit d'abord une floraison nouvelle d'établissements marseillais dans toute la Turquie d'Europe et particulièrement en Morée. L'impossibilité de trouver place dans les vieilles échelles fit apprécier les ressources de ces provinces auparavant dédaignées. La situation de l'ancienne Grèce était, d'ailleurs, devenue moins misérable depuis la cessation des guerres contre Venise. Elles fournirent à l'exportation d'importantes quantités d'huiles et de blés. Au milieu du XVII^e^ siècle des indigènes prenaient le titre de consuls de France à Patras, Modon, Coron, Napoli de Romanie (Nauplie), les quatre principaux ports de la Morée. Dans les premières années du XVIII^e^ siècle fut organisé définitivement le consulat de Morée. Le premier titulaire avait établi sa résidence à Patras ; Coron, port de la Messénie, devint presque aussitôt, en 1717, le siège du consulat, qui fut transféré à plusieurs reprises à Modon et à Nauplie. Des Marseillais résidaient dans les quatre villes ; aucune, dans un pays divisé en compartiments isolés par les monta-

gnes, ne pouvait centraliser tout le commerce. Il y en eut même qui se fixèrent à Tripolitza, au cœur de l'Arcadie. Les négociants vivaient en Morée dans une grande liberté. Une de leurs principales ressources était de consentir aux propriétaires turcs des emprunts gagés par leurs terres. Ils n'éprouvaient aucune difficulté à faire vendre les propriétés des emprunteurs quand ils n'étaient pas remboursés. On vit même un sieur Léotard, de Coron, reconnu propriétaire du village d'un aga son débiteur, en jouir paisiblement jusqu'à sa mort. Cette tranquillité fut gravement troublée en 1770 par le soulèvement de la Grèce pendant la guerre russo-turque. La flotte russe obligea les Français à quitter leurs établissements et à se réfugier dans les pays voisins, puis la Morée fut livrée au pillage des Albanais, qui y rétablirent la domination turque. Consuls et négociants, presque aussitôt revenus, ne retrouvèrent le calme que dans les années qui précédèrent la Révolution.

Malgré le mauvais vouloir de Venise, qui prétendait rester seule maîtresse dans cette mer, les Marseillais avaient poussé leurs colonies au Nord, jusque dans l'Adriatique. En 1701 avait été créé le consulat de Larta, aujourd'hui Arta, sur la rivière de ce nom, frontière de la Grèce actuelle. Depuis, tout le commerce est passé à Prevesa, le port placé à l'entrée du grand golfe d'Arta. Larta servait de port à Janina et à l'Albanie du Sud. Cette nouvelle échelle eut des dépendances sur la côte d'Epire à la Saillade (Sagiada), à Lapargue (Parga), et au Sud à Missolonghi. Un vice-consul, créé en 1738 par le consul de Larta, écrivait qu'il avait été envoyé là pour « défricher cette échelle ». Plus à l'Est, sur le golfe de Lépante, Salona, l'ancienne Amphissa, eut ses résidents qui dépendaient du consulat de Morée. Dans l'Adriatique, des Marseillais fondèrent des comptoirs et eurent leur consul à Durazzo, à Raguse, à Sebenico même, en Dalmatie. Par là ils étendaient leur action en Serbie et en Bosnie où ils introduisaient des marchandises françaises.

Ils avaient de même fait tache d'huile sur la côte orientale de la péninsule balkanique. Athènes et Négrepont, avec quelques négociants, protégés tantôt par des consuls indigènes, tantôt par des vice-consuls français, ne furent jamais des colonies importantes. Mais, plus au Nord, avait été créée la grande échelle de Salonique. La Chambre de Commerce de Marseille avait d'abord jugé prématurée et peu utile l'installation d'un consulat en 1685. Mais le XVIII[e] siècle

ouvrit pour le port de la Macédoine une ère de prospérité qui attira les négociants. Ceux-ci créèrent même sur les côtes voisines des sous-comptoirs, jusqu'à Volo et à Larissa en Thessalie. Plus à l'Est, ce furent aussi des Marseillais qui relevèrent le commerce du port rouméliote de la Cavalle (Cavala). Le premier vice-consul envoyé en 1701 écrivait : « Il y a bien des travaux à pouvoir dresser une échelle si inconnue pour le négoce que celle-ci, où il ne s'est jamais fait aucun commerce. »

Enfin, les petites îles de l'Archipel, délivrées de la hantise perpétuelle des corsaires, devinrent au XVIII^e^ siècle des centres d'activité toute nouvelle. On est quelque peu étonné de voir que ces terres rocheuses, peu fertiles en somme et peu habitées, aient pu être au XVIII^e^ siècle les grandes pourvoyeuses de blé de Marseille. Mais les capitaines y chargeaient encore à la cueillette ; aucune d'elles ne pouvant devenir le quartier général des échanges, les créations de comptoirs marseillais y furent l'exception, même dans les îles pourvues de vice-consulats français, comme Milo, Rhodes ou Chio.

Cette extension de la colonisation des Marseillais sur les rives de l'Archipel, de la mer Ionienne et de l'Adriatique eut des résultats fructueux pour le commerce. Leurs projets vers l'Orient eussent été bien autrement féconds s'ils avaient pu les faire réussir. Dans les premières années du XVIII^e^ siècle, ils résolurent de resserrer les liens de leur commerce avec la Perse. Déjà, l'ancien consul d'Alep, Piquet, devenu évêque missionnnaire et vicaire apostolique à Bagdad, avait rempli à Ispahan, en 1681, une mission surtout religieuse. En 1705, J.-B. Fabre, frère du négociant le plus considérable et le plus entreprenant de Marseille, partit pour établir notre commerce sur des bases plus solides et, sans doute, pour étudier la possibilité de créer sur place des établissements. On sait les étranges péripéties de cette ambassade, la mort de Fabre, l'énergie de sa maîtresse Marie Petit qui se chargea de conduire la mission et de diriger les négociations (1). Le Marseillais Michel, nouvel ambassadeur, parvint à signer le traité de commerce de 1708. Bientôt après, Louis XIV recevait, quelques mois avant sa mort, la première ambassade persane. Il fut stipulé que

(1) Voir de Maulde-la-Clavière : *Les mille et une nuits d'une ambassadrice*. Paris, Hachette, in-16.

le sophi fournirait « des logements amples et commodes dans les lieux de la frontière Perse en Turquie où les marchands voudraient établir des comptoirs avec un consul. » Mais l'effort resta inutile. Peu après, les guerres recommencèrent pour vingt ans entre la Turquie et la Perse et détournèrent encore plus le commerce de la Perse vers le golfe Persique et vers l'Inde. Les compagnies des Indes, anglaise et française, travaillaient de tous leurs efforts à l'attirer de ce côté. Celle-ci eut longtemps comme agent à Bassora Rousseau, un cousin obscur de Jean-Jacques. La Perse, livrée à l'anarchie, était d'ailleurs dans une complète décadence. Les religieux missionnaires restèrent donc les seuls pionniers de l'influence française au cœur de l'empire turc. En 1780, nous avions un consul général à Bagdad, c'était l'évêque missionnaire de « Babylone. »

C'est en partie avec l'espoir d'être plus à portée de la Perse que les Marseillais songeaient depuis le XVII[e] siècle à pénétrer dans la mer Noire. Mais celle-ci était pour les Turcs une mer sacrée où les Infidèles ne devaient pas pénétrer. En vain Colbert avait essayé de faire introduire un article nouveau dans les Capitulations de 1673. L'ambassadeur n'avait pu obtenir, en 1686, que la permission pour les Français d'y charger, sous pavillon turc, des bois de mâture et des chanvres.

Au XVIII[e] siècle, la situation changea. Les Russes avaient fini par avoir accès à leur mer méridionale. Le traité de Kaïnardji, de 1774, qui leur abandonnait une certaine étendue de côtes, leur accordait la liberté de commerce dans la mer Noire. Bientôt ils se faisaient donner le libre passage du Bosphore et des Dardanelles; puis, en 1783, un traité de commerce analogue à nos Capitulations. L'empereur Joseph II obtint les mêmes avantages en 1784, à la suite d'une puissante démonstration militaire. La France n'ayant pu empêcher toutes ces concessions les Marseillais résolurent d'en profiter eux aussi.

Le terrain avait été étudié et préparé. Le Marseillais Peyssonnel, qui devait, comme son père, l'ancien secrétaire de l'ambassadeur de Villeneuve, terminer sa carrière par le consulat de Smyrne, avait consacré sa vie à des recherches sur la navigation et le commerce de la mer Noire. Dès 1750, il avait commencé à amasser des notes en interrogeant des négociants, turcs, grecs, arméniens. En 1753, il avait été envoyé comme consul en Crimée auprès du Khan des Tartares et avait achevé d'amasser les matériaux d'un ouvrage terminé dans la maison consulaire de La Canée, en 1762, et qui devait rester longtemps

inédit. Quelques années après, l'aventureux baron de Tott, continuateur du consul marseillais, se faisait nommer par Choiseul consul en Crimée, en 1767. Une société au capital de 2.500.000 livres était fondée pour y créer des établissements au moment de la rupture des Russes et des Turcs. En 1770, des négociants français étaient établis dans l'ancienne Caffa, la célèbre colonie génoise.

L'issue de la guerre turque changea tous les plans. Le Marseillais d'Anthoine eut, le premier, l'idée de profiter de la « fenêtre » ouverte par les Russes sur la mer Noire pour entrer en relations avec eux et disputer aux Anglais le commerce du vaste empire dont ils avaient le monopole. En 1778, Catherine II avait fondé le port de Kherson. On pouvait attirer là une partie du commerce qui s'écoulait en entier par Dantzig, Riga, et les autres ports de la Baltique. Mais il fallait obtenir à la fois l'agrément des Russes et des Turcs, et, pour cela, décider le gouvernement français à entrer en négociations. En 1775, la Chambre de Commerce de Marseille, consultée par Sartine sur les besoins du commerce, lui parlait de la nécessité de réclamer de la Porte la faveur accordée aux Russes. « Si nous parvenions un jour, disait-elle, à former des établissements dans cette partie, nous en porterions le commerce très loin. » D'Anthoine, gérant d'une maison marseillaise à Constantinople, connu comme un négociant habile, parvint à persuader l'ambassadeur, le comte de Saint-Priest. Dans un mémoire qu'il lui adressa, il exposa ses idées avec tant de clarté et de sagacité que Saint-Priest écrivit à Versailles pour les faire adopter et en remit en même temps une copie à l'envoyé de Russie pour la faire parvenir à sa cour. D'Anthoine partit de Constantinople en mission, en 1781 ; il sut se concilier le gouverneur de Kherson, le maréchal Romantzof et le comte Worontzof, et rédigea plusieurs mémoires que Potemkine mit sous les yeux de Catherine II. Il obtint la permission de fonder le premier établissement européen à Kherson. Après un séjour dans cette ville pour organiser son comptoir, notre Marseillais infatigable se rendit à Varsovie et présenta de nouveaux Mémoires au roi Stanislas pour le décider à encourager l'exportation des produits polonais vers la mer Noire.

L'établissement marseillais de Kherson prospéra aussitôt. En 1784, les quatre premiers navires chargés à Kherson revenaient à Marseille. D'Anthoine étendait ses relations dans toute la mer Noire. C'est alors que les blés de Russie commencèrent à être connus à

Marseille. On vit même arriver à Kherson, en 1785, des bois de mâture destinés à la marine royale, coupés dans les forêts de la Lithuanie, flottés sur la Bérésina et le Dnieper. D'Anthoine avait fait passer la même année à Kherson deux de ses frères pour fonder un établissement dans l'Ukraine polonaise. Il envoyait à sa maison « un saleur pour préparer et saler à l'irlandaise la viande de bœuf, un tonnelier pour tous les travaux de son état, un chandelier pour la fonte des graisses et la fabrication du suif très mal soignée dans ce temps-là, enfin un radelier pour diriger le flottage des bois sur le Dnieper. » Il faisait visiter par un maître mâteur les forêts de chênes, d'ormes et de pins dans l'Ukraine et la Lithuanie et adressait à ce sujet d'intéressants mémoires au marquis de Castries, ministre de la marine. » Le gouvernement s'intéressait beaucoup à cette hardie tentative. « Ce nouveau débouché pour le commerce de la France, écrivait Vergennes en 1784, peut devenir immense et tout ce qui peut contribuer à nous l'assurer mérite d'être traité avec la plus grande activité. » En 1787, le marquis de Castries autorisait Peyssonnel à publier enfin, sous ses auspices, les notes amassées depuis trente ans sous le titre de *Traité sur le commerce de la mer Noire.* Dès 1785, trente-cinq navires avaient franchi les détroits pour le compte de d'Anthoine. Deux ans après le mouvement était doublé : dans les six premiers mois de 1787 on compta dix-huit départs de Marseille et dix-neuf de Kherson. D'autres Marseillais avaient suivi l'exemple ; en 1789, la mer Noire était sillonnée de navires armés par eux. Des lettres de noblesse avaient récompensé justement en 1786 les services du grand négociant.

Malheureusement une partie seulement du programme de d'Anthoine était réalisée. Les Français n'avaient pas obtenu l'entrée de la mer Noire pour leurs navires. Tout le nouveau commerce des Marseillais était fait sous pavillon russe. Saint-Priest et, après lui, Choiseul-Gouffier avaient en vain multiplié les instances pour obtenir la même faveur que les Russes et les Autrichiens (1). « Si des brigands nous ont enlevé notre pelisse, lui répondait-on, ce n'est pas une raison pour que nos amis prétendent nous piller à leur tour. » C'est la paix d'Amiens qui devait seulement ouvrir la mer Noire au pavillon français en 1802. Mais alors les Marseillais avaient perdu tout le fruit de leur initiative ; ils avaient dû fermer leurs établissements pendant

(1) V. Pingaud. *Choiseul-Gouffier. La France en Orient sous Louis XVI.*

les guerres de la Révolution : d'Anthoine avait vendu les siens à Potemkine pour 10.000 roubles. Aussitôt la paix signée ils songeaient à les rouvrir et à rattraper le temps perdu : 815 bâtiments sortaient de la mer Noire en 1803 et parmi eux il n'y avait que quinze français. Cette année même d'Anthoine rétablissait son comptoir à Kherson, bien qu'Odessa fût devenu le grand port de la mer Noire. Bien loin de garder seul le profit de l'expérience qu'il avait acquise, il voulut éclairer ses compatriotes en publiant, en 1805, son *Essai historique sur le commerce et la navigation de la mer Noire* (1). Malheureusement les guerres de l'empire allaient arrêter de nouveau la colonisation marseillaise.

Les efforts qui avaient été tentés pour la faire pénétrer dans la mer Rouge avaient été moins favorisés encore. Ici il s'agissait d'avoir accès dans une mer bien plus fermée aux Infidèles. Chaque fois qu'il avait été question de créer des comptoirs français à Suez, à Moka, de rouvrir l'ancien canal qui l'unissait au Nil, au temps de Richelieu, de Colbert (1673), de Seignelay (1686), le mufti et les ulémas avaient crié à la profanation de la mer sainte. Ces projets étaient d'ailleurs mal vus des pachas d'Egypte intéressés à rester les maitres du trafic. Mais l'histoire des tentatives d'expansion dans la mer Rouge ne peut être séparée de celle de la colonie d'Egypte.

A la fin du XVIII^e^ siècle, quelles que fussent les nouvelles préoccupations des Marseillais sollicités par d'autres pays, l'Egypte et la Syrie restaient les deux centres préférés de leur activité. Chose curieuse, c'est alors qu'ils se virent le plus molestés ; il sembla que les temps lointains des ruineuses avanies étaient revenus. Ce n'est pas que l'influence française fût en décadence, sa prépondérance était, au contraire, mieux établie que jamais. Mais la désorganisation progressive de l'empire ottoman faisait sentir surtout ses effets dans ces provinces, les plus éloignées de l'autorité de la Porte. Les autres nations en ressentaient plus gravement encore les fâcheuses conséquences.

L'Egypte était tombée aux mains des Mameluks ; depuis 1760 son indépendance était presque complète. Leurs beys se partageaient le

(1 Paris, in-8°. — D'Anthoine, nommé baron de Saint-Joseph en 1808, fut maire de Marseille de 1805 à 1813.

pouvoir et n'en laissaient même plus l'ombre au pacha impuissant. Les avanies exigées des marchands chrétiens étaient devenues, dans ce pays pressuré et plongé dans l'anarchie, la ressource la plus commode des chefs, toujours à court d'argent, d'une milice avide. Les vies n'étaient pas plus en sûreté que les biens. En 1777, le vice-consul était tué lâchement à Alexandrie et ses assassins restaient impunis. Quand les négociants sortaient dans les rues du Caire, montés sur leurs ânes, ils étaient exposés aux pires insultes, obligés de mettre pied à terre et de s'incliner au passage du premier mameluk venu. Les Français finirent par se décider à abandonner la capitale et à se retirer avec le consul à Alexandrie qui devint le siège de l'échelle en 1777. Au lieu de quinze maisons établies au Caire en 1770, il n'en restait plus que trois en 1785.

Aussi, contrairement aux autres échelles dont le commerce avait considérablement grandi au XVIII^e^ siècle, celui de l'Egypte était-il resté à peu près stationnaire. Cela n'empêchait pas d'habiles négociants d'y réaliser de belles fortunes. C'est après un long séjour à Alexandrie que Louis Borély put construire dans la banlieue de Marseille le château, achevé par son fils en 1778, et l'entourer du beau parc devenu la propriété de la ville et la promenade favorite des Marseillais. Ceux-ci avaient le mieux su se plier aux circonstances et l'avaient emporté de plus en plus sur leurs concurrents les plus dangereux, les Anglais. Leur prépondérance était si bien établie que l'Egypte était déjà presque considérée comme française. Sa conquête était chose prévue et acceptée en Europe. Talleyrand prétendait plus tard qu'il avait trouvé dans les cartons du ministère des affaires étrangères de nombreux projets d'expéditions. L'un d'entre eux avait été préparé par Choiseul. Dans son projet de partage de l'empire ottoman, Joseph II « voulait dédommager la France en Egypte des pertes que l'alliance équivoque de l'Autriche lui avait infligées dans les colonies ». Volney indiquait nettement le but à la politique française. « Un seul objet, écrivait-il en 1788, peut indemniser la France... la possession de l'Egypte. Par l'Egypte nous toucherons à l'Inde, nous rétablirons l'ancienne circulation par Suez et nous ferons déserter la route du cap de Bonne-Espérance. »

Il ne faisait que formuler un dessein que les négociants marseillais venaient d'essayer de réaliser quelques années auparavant. Depuis les mémoires et les plans du consul de Maillet, au début du

XVIIIe siècle, on n'avait pas oublié les projets faits au XVIIe siècle pour rendre à la mer Rouge son ancienne importance. En 1775 la compagnie anglaise du Levant, profitant d'un moment de brouille entre les Français et les Mameluks, avait pu faire un traité avec Mourad-bey qui ne put être exécuté. En 1778, de Tott, au retour de son inspection des Echelles, présentait au Sultan un plan de réouverture de l'ancien canal entre le Nil et le golfe de Suez. Six ans après, les Marseillais parurent un moment toucher au but.

Le grand négociant Jacques Seymandi avait cru possible de faire reprendre au commerce de l'Inde la route de la mer Rouge, au moins pour les marchandises qui devaient être distribuées dans la Méditerranée. Génevois d'origine, en correspondance avec son compatriote Necker, il vint à Paris en 1783 et fit agréer ses plans grâce, sans doute, à l'appui de ce ministre. C'est ainsi que Choiseul-Gouffier, qui partait peu après pour Constantinople, recevait de Vergennes des instructions relatives à la mer Rouge. Le jeune toulonnais Truguet, alors major de vaisseau, qui accompagnait le nouvel ambassadeur, fut chargé de la mission délicate d'aller faire des études sur place et d'entamer des négociations. Truguet débarqua à Alexandrie déguisé en marchand, à la fin de 1784, et réussit au delà de tout ce qu'on pouvait espérer, grâce au concours du Marseillais Magallon. Cet habile négociant, depuis longtemps établi au Caire, y avait acquis un grand crédit. Sa femme avait noué des relations avec la favorite de Mourad-bey qui partageait alors avec Ibrahim-bey la domination de l'Egypte. Il n'avait pas abandonné la ville après le départ de la nation en 1777. Les Magallon et Truguet agirent si bien qu'ils arrachèrent à Mourad les dix-sept articles d'un traité de commerce auquel Ibrahim-bey adhéra un peu plus tard. Il y eut aussitôt un commencement d'exécution : un premier transport venant de Pondichéry se montra dans la mer Rouge escorté d'un bâtiment de guerre. Déjà on parlait d'établir des consulats à Djeddah et à Moka ; la colonisation marseillaise avait une nouvelle voie ouverte devant elle. Malheureusement les intrigues des Russes influents auprès des Mameluks, en partie d'origine géorgienne et circassienne, changèrent les dispositions des beys. Magallon réussit encore à aplanir ces difficultés. Mais les Marseillais trouvèrent alors leurs adversaires en France. La Compagnie des Indes orientales, reconstituée en 1785 par de Calonne, s'opposa, en vertu de son privilège, à ce que la nouvelle route fît concurrence à celle du

Cap. Enfin la Porte, mise au courant par nos rivaux de la convention que Choiseul-Gouffier avait essayé de tenir secrète, se décida à un coup d'autorité. En 1786, le capitan pacha vint débarquer en Egypte avec des troupes, battit les beys et interdit aux vaisseaux français de paraître dans la mer Rouge. Le traité de 1784 resta donc lettre morte (1).

Cependant Magallon ne se décourageait pas. La nouvelle guerre russo-turque l'avait débarassé du consul russe. En mars 1789, il écrivait au ministre au nom du pacha qui combattait les beys rebelles. Il réclamait des ingénieurs, des constructeurs, des officiers, en un mot, cette mission militaire qui devait si bien réussir plus tard, sous le principat indépendant de Méhémet Ali. « C'était, disait-il, un moyen infaillible de reprendre en Egypte la prééminence et de se rouvrir à Suez la porte des Indes. » Mais la cour avait alors bien d'autres préoccupations. L'année suivante, les Marseillais d'Egypte, revenus au Caire en 1788, croyaient le moment favorable de reprendre les projets de Jacques Seymandi. La Compagnie des Indes n'était plus là pour les combattre. Ils exposaient tout un plan dans deux mémoires en date du 17 septembre 1790 adressés à l'Assemblée nationale. « Le port de Suez, disaient-ils, serait fatal au commerce des Anglais..... Si nous voulons abattre la puissance de nos rivaux dans le Bengale, si nous voulons partager le commerce qu'ils font dans ces riches contrées, c'est vers Suez et la mer Rouge qu'il faut tourner nos regards. » Pour contraindre les beys à ouvrir la nouvelle route les Marseillais proposaient de faire une démonstration navale. Peu de temps après, Magallon, créancier des Mameluks vaincus pour des sommes considérables dont il ne pouvait obtenir le remboursement, abandonnait l'Egypte. Il devait y revenir en 1793 comme consul général de France. Ses plaintes répétées contre les vexations que les Mameluks faisaient subir au commerce et le voyage qu'il fit en France à ce sujet en 1796 devaient fournir des prétextes au Directoire (2). Ainsi la colonisation commerciale avait préparé la conquête et semblait la rendre nécessaire. Au même moment grandissait en

(1) Voir Pingaud. *Choiseul-Gouffier*, p. 117 et suiv.

(2) Charles Magallon fut pour Bonaparte un guide aussi précieux que dévoué en Egypte. Il partagea les dangers de l'armée et reçut plusieurs blessures. Revenu avec les débris de l'Expédition en 1801, il vécut retiré à Paris avec une pension de 6000 francs.

Roumélie le jeune Méhémet Ali, fils adoptif du gouverneur de la Cavalle (1). Lié avec le négociant marseillais Lion, chargé du vice-consulat, il amassa, grâce à lui, une assez belle fortune par des opérations commerciales et apprit surtout à aimer la France. Ainsi l'influence marseillaise préparait au même moment l'expédition de Bonaparte et, pour plus tard, la revanche de son échec.

Moins anarchique que celle de l'Egypte, la situation, troublée quelquefois, de la Syrie avait permis aux Marseillais de donner à leurs établissements une nouvelle extension et une activité beaucoup plus grande à leur commerce. Celui-ci avait presque triplé d'importance. Aux deux grandes échelles du XVIIe siècle, en avait été jointe une troisième. Tripoli, redevenue le siège d'un consulat et d'une colonie importante, qui avait sous sa dépendance le vice-consulat et les résidents moins nombreux de Lattaquié, était loin cependant d'égaler l'importance de Seïde ou d'Alep. Celles-ci rivalisaient au contraire d'activité. Alep avait retrouvé une partie de sa prospérité d'autrefois parce que les marchandises de la Perse avaient repris leur ancienne route. Le mouvement des quatre grandes caravanes qui les lui apportaient chaque année de Bagdad avait même fait naître chez les Marseillais l'espérance de susciter une renaissance plus complète de ces caravanes d'autrefois, chargées des marchandises des Indes, qui faisaient le va et vient entre le golfe Persique et la Méditerranée. On trouve encore le nom du hardi Jacques Seymandi à la tête des promoteurs de ce projet qui suivit celui de l'ouverture de la mer Rouge, à la veille de la Révolution (2).

Les Marseillais étaient les premiers à Alep, mais Seïde avec ses dépendances de la Syrie méridionale et de la Palestine restait le domaine par excellence de leur influence. Jusqu'à la Révolution ils y restèrent les seuls solidement établis. Ils commençaient même à risquer d'autres établissements que des comptoirs de commerce : à Jaffa ils avaient bâti une fabrique de savon « qui pouvait passer pour un château », au dire des Turcs méfiants. C'est alors que les révolutions de Syrie parurent compromettre l'existence de leurs colonies séculaires. Pendant plusieurs années les Marseillais avaient réussi à vivre en paix avec le terrible Djezzar (le boucher), devenu en 1776

(1) Bréhier. *L'Egypte de 1798 à 1900*, p. 83-87.
(2) Cf. ci-dessous, chap. VII.

pacha de Seïde et, en même temps, de Damas, en 1785. Même, le vice-consul d'Acre, Renaudot, se flattait d'avoir de l'ascendant sur lui et déclarait que les commerçants étaient très satisfaits du pacha. Mais, en 1789, à la suite de soulèvements férocement réprimés, les avanies commencèrent. Les Français étaient menacés de mort ; la situation devenant intenable à Acre, Renaudot quittait l'Echelle en octobre 1790. Il faisait remarquer dans ses lettres que les négociants de Seïde étaient moins inquiétés « parce que leur résidence était si nécessaire à l'existence de la majeure partie des habitants de la ville et de la banlieue que l'on ne pouvait les persécuter sans encourir le risque d'un soulèvement général ». Djezzar n'était pas homme à reculer, même devant une pareille perspective. Le 17 octobre, il ordonnait aux Français de Seïde et d'Acre de quitter leurs échelles dans le délai de trois jours, sous peine de mort. Les premiers se réfugièrent à Tripoli, les seconds à Jaffa. La catastrophe prouva quelle était la force des liens qui attachaient les Français à la Syrie. Les pachas voisins de Djezzar les invitèrent à chercher asile chez eux en leur promettant « la protection la plus spéciale. » Les négociants de Syrie s'étaient hâtés de faire porter leurs plaintes à l'Assemblée nationale par l'un d'eux, Croze-Magnan, député extraordinaire à Paris. Sur l'ordre du ministre Fleurieu, Choiseul-Gouffier avait demandé la destitution de Djezzar. C'était beaucoup pour l'impuissance de la Porte. Le firman menaçant du Grand Seigneur adressé au pacha en février 1791 resta sans influence sur lui (1). Les comptoirs marseillais étaient encore abandonnés quand Bonaparte vint faire sentir à Djezzar le poids des armes françaises.

Pendant tout ce XVIII^e^ siècle la colonisation marseillaise avait été favorisée par les bonnes dispositions de la Porte pour la France. L'amitié traditionnelle consolidée par l'ambassade du Marseillais Villeneuve avait été soigneusement entretenue par ses successeurs, Castellane, des Alleurs, Vergennes, Saint-Priest, Choiseul-Gouffier. En 1779, Amoreux, consul de Nauplie, nommé à Smyrne, ne trouvait pas de navire pour le transporter dans sa nouvelle résidence. Le capitan pacha mit à sa disposition une frégate turque qui l'y conduisit avec les plus grands honneurs. Les Turcs étaient peu prodigues de

(1) Voir Saint-Yves. *Les ambassades de France à Constantinople* (Rev. de Provence, février-mai 1895).

pareilles marques de faveur. Partout où l'autorité de la Porte était obéie, les établissements purent se développer en toute sécurité. Aussi partout ils avaient pris la première place. A Smyrne, le plus grand marché du Levant, l'échelle favorite des Hollandais et des Anglais au XVII[e] siècle, ils l'avaient emporté sur leurs concurrents.

Les colonies marseillaises du Levant avaient reçu une organisation curieuse arrêtée pour la première fois, dans ses grandes lignes, par l'ordonnance de la marine de 1681, par le règlement du 25 décembre 1685 et par l'ordonnance sur les consulats de 1691. Les détails en avaient été depuis souvent modifiés par une série d'ordonnances royales, d'arrêts du conseil, d'ordonnances de l'intendant de Provence, inspecteur du commerce du Levant. Maurepas et Sartine y avaient apporté des réformes profondes. Sous l'autorité de l'intendant et du ministre, de plus en plus étroite, la Chambre de commerce de Marseille était restée chargée jusqu'à la Révolution de veiller à l'observation des règlements et au maintien de l'ordre dans ces petites républiques de marchands.

C'était bien, en effet, une sorte de république en miniature que formait la nation française de chacune des échelles du Levant.

Elle avait son chef, ses assemblées, ses finances, sa dette, sa justice, ses forces de police réduites à quelques janissaires. Plus nombreuse que ne pourrait le faire croire le nombre des maisons de marchands, restreint encore par les prescriptions de Maurepas à partir de 1730, elle comprenait des membres de diverses catégories dont les droits et les obligations étaient différents. Les marchands formaient l'aristocratie, qui seule prenait part au gouvernement et aux cérémonies où la nation paraissait en corps. Des artisans de tout métier suppléaient à l'insuffisance de la petite industrie locale. Charpentiers, calfats, menuisiers, tonneliers, tailleurs, boulangers, cuisiniers avaient leur place dans toutes les échelles. Outre les résidents, les matelots des navires, qui faisaient souvent de longs séjours, les voyageurs de passage, les indigènes même, formaient leur clientèle. Les cabaretiers étaient partout les plus nombreux, malgré les efforts tentés pour en restreindre le nombre. Les horlogers, appréciés plus que tous les autres par les Turcs, se rencontraient dans tout le Levant et jusqu'en Perse. Enfin, au-dessous des marchands et des artisans, la plèbe nombreuse des domestiques français ou indigènes.

Les missions religieuses vivaient en dehors, soumises à leurs règles propres. Elles avaient toutefois avec les nations des rapports fréquents et étroits. Elles bénéficiaient des périodes de bonne entente avec les Turcs et supportaient les effets des brouilleries. Souvent elles s'attiraient elles-mêmes des avanies et devaient avoir recours à l'appui du consul et de la nation ; elles recevaient de celle-ci une précieuse assistance pécuniaire. Tous les consuls choisissaient parmi ces religieux leur chapelain qu'ils nourrissaient à leur table ; la nation leur demandait son curé qu'elle payait. L'usage était de choisir toujours ceux qui remplissaient les fonctions de chapelain ou de curé dans les mêmes communautés qui tenaient beaucoup à l'honneur de servir le consul ou la nation et considéraient ces charges comme de véritables propriétés. Le développement des colonies marseillaises avait profité à celui des missions. Au début du XVIIe siècle on ne voyait guère dans les échelles de Syrie et d'Égypte que les religieux de Terre Sainte, cordeliers espagnols ou italiens, dont la principale maison était à Jérusalem. Le père Joseph avait donné une très vive impulsion aux missions des capucins. Sous Louis XIV ce furent les jésuites qui, grâce à la protection de la Cour, acquirent une situation prépondérante dans tout le Levant. Entre eux les querelles étaient fréquentes et les nations y furent la plupart du temps mêlées. Les maisons religieuses rendirent de grands services à l'influence française et au commerce par leurs écoles, surtout par leurs missions dans les parties reculées de l'empire turc. Là elles ouvraient la voie aux marchands, faisaient connaître le nom français et fournissaient d'utiles renseignements. Mais leur zèle mal réglé, leurs querelles, leur peu de docilité, causèrent aussi de fréquents embarras et furent l'objet de vives plaintes des consuls et des nations.

On trouvait aussi dans les échelles des chirurgiens et des apothicaires. Leur métier était peu rémunérateur, malgré les maladies contagieuses fréquentes et malgré l'appoint des clients indigènes. Aussi, pour les décider à venir s'établir dans les échelles, la nation était-elle obligée souvent de leur promettre des appointements fixes.

Tous les résidents devaient être munis de l'autorisation de la Chambre de Commerce de Marseille pour être reçus dans les échelles. Celle-ci avait dû s'assurer qu'ils étaient âgés d'au moins vingt-cinq ans, catholiques, de bonne vie et mœurs. Cette obligation établie en 1685, longtemps plus ou moins éludée, fut strictement observée au

XVIII^e^ siècle. Les Marseillais avaient représenté que les jeunes gens avaient besoin de commencer avant vingt-cinq ans leur apprentissage commercial, mais la limite d'âge avait été maintenue pour assurer la tranquillité des échelles. Pour plus de précautions, Maurepas obligea les résidents à trouver caution avant leur départ de Marseille auprès de négociants connus de la place.

L'émigration aux échelles était toute temporaire. Le jeune marchand allait s'initier au commerce du Levant dans les comptoirs, commençait sa fortune et revenait dans la métropole diriger à son tour une des maisons des échelles après un séjour plus ou moins prolongé. Si quelques uns y vieillissaient aucun ne se fixait au sol et ne fondait une famille. L'eussent-ils désiré les règlements le leur interdisaient. Dès 1649 une ordonnance avait défendu aux Français du Levant d'acquérir des propriétés. C'eût été une déchéance parce que la propriété faisait le *raïa* ; le Français propriétaire n'eût plus été protégé suffisamment par les Capitulations. Et puis, surtout, le Levant était un domaine qui devait rester toujours ouvert à de nouveaux venus. Sans attaches au sol le résident était rappelé en Provence s'il éprouvait le besoin de la vie de famille. Il était défendu aux femmes et aux filles d'aller vivre avec leurs maris et leurs pères. Bien que l'ordonnance de 1716 l'eût permis, le cas resta exceptionnel ; les consuls et la Chambre de Commerce de Marseille le voyaient d'un mauvais œil. Quant à contracter mariage aux échelles avec des filles de Français ou avec des Grecques, les jeunes résidents l'eussent fait volontiers sans les ordonnances. Les unions avec des Grecques assez fréquentes, au XVII^e^ siècle surtout, étaient particulièrement réprouvées parce qu'aux yeux des Turcs elles étaient pour les Français une déchéance dont l'humiliation retombait sur la nation ; on redoutait surtout de voir les jeunes marchands abandonner leur religion sous l'influence de leurs femmes ou laisser élever leurs enfants dans le culte grec. L'ordonnance de 1716, libérale pourtant, stipulait que les résidents qui contracteraient mariage avec des filles de Français demeureraient exclus « de toutes charges et administration du corps de la nation. » Si le mariage était conclu avec des filles du pays, ces résidents et leurs enfants seraient exclus même des assemblées nationales.

Autour de la nation gravitaient les protégés, source pour elle d'influence et d'embarras. Au XVI^e^ siècle la protection des étrangers avait

été un privilège expressément réservé à la France par les premières Capitulations. Celles de 1535 n'en parlaient pas ; les secondes, en 1569, le formulaient assez vaguement ; celles de 1581, les plus favorables, stipulaient formellement que tous les Européens, sauf les Vénitiens, seraient sous la protection du pavillon et des consuls français. Mais la clause n'avait pas été renouvelée en 1604 et, depuis lors, les résidents des trois grandes rivales, France, Angleterre, Hollande, s'étaient disputé, dans chaque échelle, l'honneur de protéger les Européens qui n'avaient ni Capitulations, ni consuls. Sauf à l'époque critique des dernières guerres de Louis XIV la valeur plus grande de leur protection avait assuré aux Français la meilleure clientèle. Celle-ci se composait aussi de sujets turcs, juifs ou grecs, souvent riches banquiers, plus à l'abri des extorsions des autorités quand ils pouvaient se parer du titre de protégés français.

Avec ces éléments divers, loin de la métropole, au milieu d'un pays hostile, le maintien de la tranquillité et du bon ordre n'était pas chose facile. Le soin en incombait aux consuls. Représentants du roi, ils devaient en même temps veiller à l'exécution des règlements multiples qui régissaient les échelles, contraindre les Turcs à l'observation des Capitulations, juger les querelles ou les délits des marchands, mettre à leur service leur expérience pour les guider dans leurs opérations commerciales. Rôle délicat et multiple qui exigeait les qualités, difficiles à trouver réunies chez un seul homme, d'un administrateur, d'un diplomate, d'un marchand consommé. Rien d'étonnant donc que les colonies du Levant n'aient pas toujours été satisfaites de leurs chefs. Choisis la plupart dans des familles provençales et même marseillaises, comme les d'Anthoine, les de Bermond, les Magy, les Fabre, les Lempereur, ils avaient plus de chance, au XVII^e^ siècle, d'être au courant des affaires commerciales et des usages. Ils étaient plus mêlés aussi aux querelles des marchands et plus portés à s'occuper eux-mêmes de commerce. Au XVIII^e^ siècle les ministres envoyèrent dans les grandes échelles des consuls étrangers à la Provence ; cependant les Marseillais continuèrent de remplir presque tous les postes secondaires, souvent encore les principaux : les Peyssonnel, les Estelle, les Cousinéry, les Martin et bien d'autres, y servirent avec distinction.

Le consul était assisté par le chancelier, à la fois secrétaire, archiviste, notaire et greffier de la communauté. Il ne parlait jamais

aux *Puissances* turques sans l'intermédiaire de son drogman, même s'il eût pu s'en passer. Simples interprètes à l'ordinaire, ils servaient aussi d'ambassadeurs quand le consul voulait éviter des audiences trop fréquentes ou craignait de compromettre sa dignité auprès d'un pacha mal disposé. Tandis que le premier drogman de l'échelle, recruté parmi les *enfants de langue*, dans des familles où ces fonctions se transmettaient héréditairement, était toujours Français, d'autres, souvent grecs ou juifs, étaient à la disposition des marchands. Chancelier, drogman et chapelain mangeaient toujours à la table du consul.

Quasi indépendantes pendant longtemps les colonies marseillaises, en dépit de la centralisation, avaient gardé de grandes libertés auxquelles elles tenaient jalousement. Malheur au consul qui cherchait à empiéter au delà de ses attributions. La constitution des échelles ne les faisait chefs que d'une république d'autant plus turbulente que ses citoyens étaient peu nombreux. En dehors de l'exécution des ordres du roi, le consul ne pouvait rien imposer à la nation. Celle-ci avait ses chefs élus, les deux *députés*, qui avaient l'administration de ses finances, ses assemblées où étaient discutées, sous la présidence du consul, toutes les mesures d'ordre intérieur et tous les règlements particuliers à l'échelle. On y votait chaque année le budget de la colonie. Souvent les consuls eurent à se plaindre du peu de docilité des assemblées. Pour rendre la justice le consul était assisté des deux députés et de quatre notables marchands.

En dehors des assemblées, fréquemment tenues, la nation se réunissait en corps pour les cérémonies religieuses. Les huguenots étaient écartés des échelles ; les résidents devaient s'y montrer bons catholiques. Dimanches et jours de fêtes la nation en corps assistait à la messe. Pour certaines fêtes solennelles, Pâques, la Pentecôte, Noël, elle allait attendre le consul à sa maison en habits de cérémonie et l'y reconduisait. On se rendait à la chapelle consulaire, souvent humble réduit où était dressé l'autel, au fond de la salle des assemblées. Elle servait de paroisse pour la nation parce que les Turcs n'avaient pas permis de construire des églises dans les échelles, sauf à Smyrne et à Constantinople où les jésuites et les capucins avaient chacun la leur. Là chacun prenait place suivant l'ordre des préséances : le consul isolé sur un prie-dieu à part, près de l'autel, les députés en tête, puis les marchands par ordre d'ancienneté, puis les artisans et les domestiques.

On voyait encore la nation sortir en corps à la suite du consul pour les visites solennelles aux pachas ou aux cadis, dans des occasions réglées par de vieilles traditions, suivant des rites scrupuleusement respectés. De nombreux voyageurs, témoins de ces cérémonies, les ont minutieusement décrites. Tel était suivant l'un deux le cortège pittoresque et imposant de la nation du Caire en visite auprès du pacha, au milieu du XVII[e] siècle :

« Le consul étant prêt à sortir, ses six janissaires, montés sur des ânes, marchèrent les premiers, deux à deux, ayant à la main leur nabou qui est un gros bâton de six pieds ; ils étaient proprement vêtus à leur manière, les uns d'étoffes rouge, les autres de bleue et au lieu de turban ils avaient un grand bonnet de feutre enrichi par en bas de quelque broderie de fil d'or trait et sur le devant de la tête il s'élevait un tuyau qui laissait tomber un panache fort long par derrière. Ils étaient assez distants les uns des autres et faisaient faire place par les rues ; quatre ou cinq pas après eux s'avançaient deux Juifs qui étaient les truchements du consul, aussi montés sur des ânes avec des tapis et huit ou dix pas plus loin paraissait le consul en un équipage qui n'est pas indigne de remarque. Il avait une veste de velours couleur de feu, doublée de martres de grand prix, son habit par dessous était du même velours, mais fait à la française avec des boutons et de larges boutonnières d'orfévrerie, il avait un collet de point de Gênes qui était le plus estimé en ce temps là et son castor garni d'un gros cordon d'or trait répondait à la richesse du reste. Il montait un cheval à longue queue parfaitement beau, harnaché à la turquesque ; sa selle de velours cramoisi avait comme deux pommeaux, l'un devant et l'autre derrière, revêtus de plaques d'argent doré, ses étriers étaient de semblable métal et la housse de velours... Deux estafiers bien vêtus marchaient un peu derrière le consul, tenant chacun une main sur la croupe de son cheval... Les marchands suivaient ensuite deux à deux, mais pas un n'aurait voulu être le dernier pour le danger qu'il y avait de recevoir quelque coup de poing de la part des Turcs qui se trouvent incommodés de la poussière que fait élever cette marche dans les rues... »

A l'audience, remplie par des échanges de compliments, on servait le café et le sorbet. Puis, le pacha, qui restait toujours assis sans faire aucun mouvement, faisait remettre au consul quelques vestes pour lui et pour ceux qui l'accompagnaient ; les plus belles étaient données

aux députés et les autres aux marchands les plus anciens, pour éviter les jalousies, bien que ces étoffes n'eussent aucune valeur.

Au voyageur qui passait, la vie dans les échelles pouvait paraître curieuse, pleine de piquant et d'imprévu. Pour les résidents, elle devenait vite monotone, remplie de désagréments et aussi de dangers. Combien de fois devaient-ils songer dans leur isolement à la vie de famille dont ils étaient privés. Puis il fallait renoncer au costume européen pour adopter un déguisement oriental. Dans toutes les échelles les Francs sortaient revêtus de robes et de pelisses à la turque et portaient la barbe longue ; les Hollandais et les Anglais, dit un voyageur, parvenaient à prendre absolument l'extérieur des gens du pays, mais on reconnaissait toujours les Français à leurs manières. Les marchands pouvaient ainsi vaquer librement à leurs affaires, sans attirer l'attention et sans s'exposer aux insultes de quelque fanatique. Les consuls, qui ne sortaient qu'accompagnés de leurs janissaires et pouvaient mieux se faire respecter, conservèrent toujours la perruque et le chapeau qui les faisaient reconnaître. A la fin du XVIIe siècle, la sécurité étant devenue plus grande pour les Européens, les marchands reprirent aussi la coiffure nationale ; même, dans les échelles où passaient le plus d'étrangers comme à Smyrne et à Constantinople, les indigènes s'étaient habitués à voir les voyageurs se promener habillés entièrement à la franque.

En Egypte seulement, où la haine contre les chrétiens était plus vivace, les Français tenaient à conserver leur privilège de porter une sorte de chechia formée d'un bonnet de velours noir garni d'un léger turban de soie bigarrée. C'était au turban qu'on reconnaissait dans ce pays la condition des personnes : les Turcs le portaient blanc, les chrétiens bigarré, les Juifs ne pouvaient pas en avoir, mais portaient le calpas « bonnet violé fort haut de tête et plat par dessus. » Les rayures et la forme de celui des Français les distinguaient à la fois des Turcs et des gens du pays, leur permettaient de passer inaperçus au Caire ou à Alexandrie dans la foule et de se faire respecter à l'occasion, tandis que le consul qui portait le chapeau et la perruque était souvent insulté. Aussi y avait-il eu grand émoi parmi les marchands autour de 1700 quand, tour à tour, le consul et le pacha avaient voulu leur faire abandonner leur « cesse » (chechia) pour prendre le chapeau ou le calpas. La nation avait obtenu gain de cause.

Une des obligations les plus ennuyeuses était celle de la vie en

commun dans les hans ou khans de Syrie, d'Alexandrie, de Rosette. Un voyageur distingue ainsi trois sortes de constructions de l'Orient souvent confondues. « On doit toujours entendre par un caravansérail un logement de voyageurs à la campagne, sans chambres et sans boutiques ; le han a ses boutiques et ses chambres, et le bezistan (bazar) est une place renfermée où il y a des boutiques sans chambres. » Les khans étaient des édifices rectangulaires fermés complètement à l'extérieur et dont les appartements étaient disposés autour d'une grande cour intérieure, au centre de laquelle était généralement une fontaine avec un bassin. Tous ces bâtiments étaient à un seul étage surmonté d'une terrasse comme toutes les maisons de ces pays. Au rez-de-chaussée s'étendait sur tout le pourtour une galerie voûtée sur laquelle s'ouvraient les magasins des marchands, les boutiques ou échoppes des artisans et les tavernes des cabaretiers. Au premier étage se trouvaient les appartements des marchands, disposés le long d'une semblable galerie.

Quelle que pût être la beauté de ces bâtiments comme celle du khan d'Alep vanté par les voyageurs, on y vivait à l'étroit, les uns sur les autres. L'obligation d'y rentrer le soir avant la nuit et d'y rester renfermé jusqu'au jour les faisait ressembler quelque peu à des prisons. Parfois pensionnaires du consul, les marchands y mangeaient le plus souvent ensemble chez les cabaretiers du khan. Par tous ces détails monastiques de vie en commun, à l'étroit et minutieusement réglée, les colonies de Syrie présentaient certaines analogies avec les fameux comptoirs hanséates du moyen âge.

A côté des désagréments, les dangers. En temps ordinaire, l'existence était devenue assez calme, sauf en Egypte, au XVIII[e] siècle. Mais il fallait redouter les révolutions en temps d'anarchie ou de guerre. Après le désastre naval de Tchesmé en 1770, des marchands avaient été massacrés à Smyrne; les autres, barricadés dans leurs maisons, avaient craint plusieurs jours le même sort. Lors de la seconde guerre russo-turque en 1787, les mêmes gens de Smyrne, les plus paisibles d'ordinaire, menacèrent de « couper tous les Francs. » De telles alertes étaient exceptionnelles. Par contre les visites de la peste paraissaient par trop répétées. Smyrne avait été ravagée par la peste et par un tremblement de terre en 1739; la peste sévit de nouveau avec une violence particulière en 1762; puis un incendie détruisit la ville; à peine était-elle relevée qu'un nouveau tremblement de terre terrible

la renversa en 1778. Pendant les contagions la seule ressource était de se retenir renfermé dans le khan ou dans sa maison. Cette réclusion forcée durait souvent des mois d'ennui mortel et de crainte.

On comprend que les résidents, aigris par tout ce qu'une pareille vie avait d'irritant, rivaux en outre par leur commerce, aient eu de la peine à vivre unis. Les discordes étaient comme une distraction nécessaire. Le consul, arbitre naturel, était souvent réduit à s'appuyer sur une faction pour faire reconnaître son autorité. Les religieux, qui jouaient aussi le rôle de pacificateurs, étaient souvent eux-mêmes cause des plus vives querelles. Comment s'étonner aussi de l'inconduite et des débauches fréquentes chez des jeunes gens contraints au célibat? La crainte des avanies ou de traitements ignominieux n'arrêtait pas leurs entreprises galantes auprès des Grecques ou même auprès des dames turques. Celles-ci leur faisaient souvent un accueil complaisant quoique la rigueur de la loi menaçât les deux coupables, en cas de surprise, d'une mort cruelle. On l'évitait toujours, il est vrai, par le paiement de grosses sommes d'argent. Pour contenir les mutins ou les débauchés le consul avait à sa disposition toute une échelle de peines souvent insuffisantes : ordre aux coupables de rester enfermés dans leurs demeures, admonestation en pleine assemblée de la nation, amendes, enfin embarquement pour la France avec le consentement des députés.

Pourtant ce tableau, quelque peu assombri, peut être égayé par des images plus riantes. En dehors des périodes troublées et quand leurs affaires prospéraient, les résidents menaient une vie large et facile. Ils possédaient souvent, parfois même en dehors des khans, maison montée, chevaux, nombreux domestiques, table bien servie et cave bien remplie. Ils aimaient à se traiter fréquemment les uns les autres et recevaient aussi les gens considérables de l'échelle, Turcs ou Grecs. Français, Anglais, Hollandais, oubliaient volontiers leurs jalousies pour rivaliser de magnificence dans des banquets d'où la sobriété était bannie. Aux principales fêtes de l'année, les consuls envoyaient leurs marchands en cérémonie complimenter les consuls des autres nations et « c'était des repas superbes dont les meilleures têtes avaient peine à se tirer sans qu'il y parût beaucoup. » Les prétextes ne manquaient pas : d'autres fois, il fallait célébrer l'arrivée de navires attendus ou recevoir dignement un voyageur de marque. Le carnaval était chaque année l'époque des plus grandes réjouissances

et de toutes sortes d'extravagances. Pendant les guerres, les victoires du roi fournissaient des occasions de célébrer des réjouissances exceptionnelles où les marchands déployaient d'autant plus d'entrain que les frais étaient alors supportés par le budget de l'échelle; aux festins s'ajoutaient les illuminations et les détonations de boîtes d'artifices. Sous prétexte de couvrir de confusion les autres nations, nos Provençaux auraient gaspillé l'argent sans compter, pour la prise des moindres bicoques, si l'on n'eût fixé une limite à leurs prodigalités. Les parties de campagne, la chasse dans un pays extrêmement giboyeux, offraient d'autres distractions dans les échelles les plus tranquilles. Ailleurs, des marchands avaient leur chasseur chargé d'alimenter leur table.

Tout bien compté, les échelles présentaient aux jeunes Provençaux, en dehors de la possibilité d'y faire de belles fortunes, assez d'attraits pour qu'il eût été nécessaire de mettre des obstacles à leur départ et à leur trop long séjour. Un consul écrivait en 1713 : « De cent Français qui passent en Levant, l'expérience fait voir que quatre-vingt-dix y meurent, trois s'en retournent aisés, cinq plus pauvres ou plus riches que quand ils y sont venus et deux font faillite. » Une peste violente venait d'enlever un grand nombre de marchands en Syrie. C'était l'expression amère du découragement d'un officier du roi qui n'était pas Provençal. Quels qu'aient été les dangers de mort, les risques d'insuccès, les vicissitudes de toutes sortes, les Marseillais restèrent toujours profondément attachés à leur Levant, théâtre de leurs efforts séculaires et de leurs brillants succès.

Les troubles, les guerres de la Révolution et de l'Empire, accumulèrent les désastres à Marseille ; les colonies du Levant souffrirent plus encore que la métropole. Elles subirent d'abord tous les contrecoups de la Révolution. L'enthousiasme qui l'avait accueillie à son début se manifesta jusqu'au fond des Echelles. Au début de 1790, les marchands de Constantinople, de Smyrne, envoyaient généreusement leur contribution patriotique à la Constituante. Choiseul-Gouffier, resté à Constantinople, obtenait, en 1791, un firman pour faire reconnaître partout le nouveau pavillon tricolore. Même la chute de Louis XVI ne semblait pas devoir altérer les bonnes relations avec les Turcs; le grand vizir avait pu s'écrier en recevant la nouvelle : « Bon! cette

république là n'épousera pas des archiduchesses ! » Mais la journée du 10 août avait aussitôt divisé les nations des échelles en deux camps ennemis, décidés à user de représailles. Un grand nombre des principaux marchands et des consuls émigra. Choiseul-Gouffier, qui avait pu se maintenir jusque là, protégé par la reconnaissance des services rendus, fut destitué par une assemblée tumultueuse de la nation, le 8 décembre 1792. Sémonville, désigné depuis plusieurs mois pour le remplacer, affirmait de loin, sans avoir rejoint son poste, que « le seul point de prospérité nationale qui n'eût point encore été entamé, était le commerce du Levant. » Ce n'était déjà plus vrai. Les décrets de juillet 1791 qui avaient bouleversé la vieille constitution des colonies du Levant, qualifiés par Choiseul Gouffier de « décrets destructeurs du commerce du Levant... livré à une foule d'aventuriers dégagés de toute surveillance », avaient accru la désorganisation causée par les passions politiques. En 1793, on était en pleine anarchie. A Smyrne, le député Roubaud, élu consul, désolé de la conduite de son associé, renfermé dans l' « infâme Toulon », était lui-même accusé par le citoyen Manuel qui ne pouvait tolérer de « voir toujours des Capucins et des Lazaristes affublés de leurs puants uniformes. » Partout c'étaient des dénonciations réciproques. Le citoyen Marie Descorches, ex-marquis de Sainte-Croix, envoyé de la République à Constantinople, écrivait aux officiers municipaux de Marseille en leur envoyant la liste des « membres pourris » qui avaient purifié les échelles par leur émigration : « Il ne faut plus, je crois, que la plus légère attention du gouvernement sur eux et sur nous, pour rallier ceux qui ne sont que trompés et faire disparaître ceux qui les trompent. » La guerre, qui rendit les Anglais maîtres de plus en plus de la mer, et la rupture avec les Turcs, de 1798 à 1802, achevèrent la ruine.

Il était trop tard, en 1815, pour reprendre l'ancienne prépondérance. Puis, les conditions étaient entièrement changées : il ne subsistait presque rien de l'ancienne organisation des Echelles du Levant ; l'alliance turque n'avait plus la même valeur. A côté des Anglais, les rivaux séculaires, d'autres, Autrichiens, Russes, Italiens, Allemands, Américains même, étaient venus prendre position. La succession de l'*homme malade*, déclarée un peu prématurément ouverte, avait suscité bien des convoitises. Cependant les Marseillais purent reprendre en grande partie leur influence et leur situation première en Syrie ; Beyrouth avait remplacé Seïde et Alep. La puissance des

traditions fit décider l'expédition de 1860 qui grandit notre prestige.

En Egypte, il atteignit alors son apogée. Les historiens ont beaucoup parlé des ingénieurs, des officiers, des jurisconsultes, des médecins, des savants de tout ordre qui aidèrent Méhémet Ali dans ses tentatives de régénération de l'Egypte. Ils ont trop négligé les négociants, marseillais en grande partie, fixés plus nombreux que jamais au Caire et à Alexandrie. Une sécurité complète, la faveur du gouvernement, la liberté d'aller s'y établir, avaient attiré une colonie telle que les échelles n'en avaient jamais possédé. Méhémet Ali n'avait pas oublié son ancienne liaison avec le Marseillais Lion. Il s'intéressait particulièrement au commerce et affectionnait les Marseillais. Plusieurs d'entre eux, ses fournisseurs particuliers, étaient admis familièrement auprès de lui et plus tard auprès d'Abbas, de Mohammed Saïd et d'Ismaïl. Ces négociants, à la tête desquelles se distinguèrent les Pastré, avaient contribué puissamment à établir en Egypte la prépondérance française qui sembla consacrée en 1869 par le magnifique succès de l'entreprise de de Lesseps.

Comment a-t-on pu négliger un pareil héritage au moment de le recueillir ? Nos malheurs de 1870 permettent de plaider les circonstances atténuantes. Pourtant c'est bien l'ignorance des traditions et la sottise des politiciens qui nous ont fait perdre l'Egypte. Aucun de ceux qui ont joué un rôle dans les événements de 1881 ne veut aujourd'hui en accepter la responsabilité. Si du moins la leçon du passé pouvait nous éclairer pour l'avenir ! Un brillant écrivain, qui a senti la nécessité d'appeler l'attention du public trop indifférent sur la France du Levant, a écrit spirituellement : « De nouveau, depuis quelques années, le Levant nous intéresse et la mémoire nous revient que nous avons là des œuvres et des droits. Les influences sont comme les femmes ; on en parle surtout lorsqu'elles sont compromises (1). » Bien compromise, l'œuvre séculaire à laquelle les Marseillais ont tant travaillé l'est en effet. Mais, vraiment, en parle-t-on assez pour qu'il soit permis d'espérer que nous ne la laisserons pas entièrement péricliter ?

(1) Lamy. *La France du Levant*. Introduction, p. II.

CHAPITRE IV

LA COLONISATION MARSEILLAISE EN BARBARIE, XVI^{e}, XVII^{e}, XVIII^{e} SIÈCLES (1).

La colonisation dans le Levant avait eu sa période héroïque au XVII^{e} siècle. En Barbarie, pendant deux siècles et demi, elle ne trouva vraiment la sécurité que vers la fin du XVIII^{e} siècle ; elle ne put jamais se développer sur un terrain favorable. Plus méritoires à cause des difficultés plus grandes, les entreprises des Marseillais y furent aussi plus curieuses par leur variété. C'est là surtout que leurs établissements furent des embryons de vraies colonies. Les trois principaux pays de la Barbarie, régences d'Alger et de Tunis, empire des chérifs, les attirèrent également. Seule, la Tripolitaine les découragea par la méchanceté de ses habitants d'abord, plus tard par l'état misérable de ses ressources. Des marchands isolés résidèrent à Tripoli auprès du consul, et même à Derna et à Bengazi. Mais il n'y eut véritablement pas, dans ce pays déshérité, commencement ou tentative de colonisation.

La signature des Capitulations sembla d'abord devoir être plus favorable en Barbarie que dans le Levant. En même temps que l'alliance turque la France avait conclu une véritable alliance algérienne. Les relations d'amitié nouées avec Barberousse continuèrent avec ses successeurs, les Beglierbeys ou vice-rois d'Alger, jusqu'à la mort du dernier d'entre eux, Euldj Ali, en 1587. Bône et Bougie

(1) Pour plus de détails, voir mon *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque*. Paris, Hachette, in-8°, 1903.

avaient eu des comptoirs marseillais au moyen âge, mais Alger était devenue la nouvelle capitale politique et commerciale ; c'est là que les marchands fondèrent leurs nouveaux établissements dès avant 1550. Pourtant quand, en 1564, le Marseillais Bertolle obtint des lettres patentes de Charles IX pour le consulat d'Alger, les Algériens refusèrent de le recevoir. Bertolle avait eu à lutter aussi contre l'hostilité de ses compatriotes peu soucieux de lui payer des droits de consulat. Ce n'est qu'en 1580 que le consulat d'Alger fut définitivement établi par le Marseillais Sauron, accepté à la fois par les Algériens et les marchands, qui sentaient alors le besoin de la protection d'un représentant du roi.

Dès lors, la France ne devait plus cesser d'être représentée à Alger, mais le temps de l'alliance algérienne était passé. Relâchée dès le début du règne d'Henri III, elle avait été complètement rompue à l'époque de la Ligue ; les efforts d'Henri IV ne purent empêcher sa ruine définitive. Aussi l'établissement de nos consuls coïncida avec le commencement d'une longue période de troubles, très défavorables aux établissements marseillais. Durant un siècle, environ, l'état de guerre avec Alger fut presque la règle. Même les courtes périodes de paix, qui suivirent les traités de 1605, de 1619, de 1628, de 1666, ne donnèrent aux marchands qu'une sécurité incomplète et précaire. Les incartades des raïs tout puissants, peu respectueux des traités et toujours prêts à les rompre, les exposaient à tout moment aux pires catastrophes. Pendant les guerres, la clause des Capitulations, reproduite dans toutes les conventions avec Alger, qui stipulait que les vies et les biens des marchands resteraient en sûreté en cas de rupture, n'était pas respectée. Jacques de Vias, le propriétaire marseillais du consulat au début du XVII^e^ siècle, fut jeté trois fois en prison ; il renonçait en 1623 à envoyer quelqu'un gérer sa charge. En 1637, quand la paix de 1628 fut rompue, le consul et l'agent du Bastion « coururent fortune d'être brûlés vifs. » Plus tard, la vie des consuls lazaristes, Barreau, Dubourdieu, Le Vacher, de 1646 à 1683, ne fut qu'un long martyrologe. Le premier fut sans cesse mis aux fers, fut bâtonné presque jusqu'à la mort et se vit enfoncer des pointes sous les ongles ; le dernier mourut à la gueule du canon. Son successeur, Piolle, subit le même supplice en 1688. Les marchands avaient souvent partagé le sort des consuls ; la mise aux fers était le moindre mal qu'ils eussent

à redouter. En 1620, à la nouvelle que des ambassadeurs algériens avaient été massacrés à Marseille, une émeute formidable avait poussé les marchands au divan et il avait été question un moment de les brûler vifs. Ils n'avaient sauvé leur vie qu'au prix de « grandes donatives. » Vingt Français en 1683, quarante-deux en 1688, avaient péri comme Le Vacher et Piolle. En temps plus calmes, avanies et insultes étaient le lot ordinaire de l'existence des résidents.

Il est extraordinaire qu'ils n'aient pas abandonné un séjour si inhospitalier. Même ils restèrent longtemps assez nombreux. Au moment où Sanson Napollon signa le traité de 1628, après vingt ans de guerre ininterrompue, il trouva encore une douzaine de marchands établis. Plus tard ils se dégoûtèrent, mais les massacres de 1683 et de 1688 attestent que la nation française comptait encore assez de membres. Souvent le recrutement laissait quelque peu à désirer. Le séjour d'Alger tentait les gens sans peur, mais non pas sans reproche. On y voyait des marchands ou des artisans auxquels l'accès du Levant n'eût pas été ouvert. La Chambre de Commerce de Marseille et les consuls veillaient moins sévèrement sur l'application des règlements. A partir de 1685 quelques « religionnaires » du Languedoc y trouvèrent asile, de même qu'à Tunis et au Maroc. Leurs querelles avec les Marseillais catholiques devaient être une cause de troubles.

Une nouvelle période commença en 1689. Le traité centenaire, signé par d'Estrées, ne fut pas rompu et même devait être renouvelé à la veille de la Révolution. Ce fut le résultat de la décadence d'Alger et surtout de l'affaiblissement des raïs, en même temps que de la politique pacifique et patiente, inaugurée de ce côté par Pontchartrain, et systématiquement suivie par tous ses successeurs. La paix, achetée par moins d'humiliations que celles des Anglais et des Hollandais, était peu honorable, bien fragile, souvent violée, mais ce fut pourtant la paix. Dès lors la vie des marchands fut plus tranquille, sinon exempte de déboires. De 1740 à 1764, il y eut une période particulièrement troublée et la guerre ne fut évitée qu'à grand'peine. En 1740, le consul de Jonville, et le vicaire apostolique furent mis aux fers, tandis que les équipages de sept bâtiments marseillais, qui étaient dans le port, étaient conduits enchaînés au bagne. En 1756 le consul Lemaire était de nouveau emprisonné, Pérou embarqué de force en 1757. Enfin, en 1763, le consul, la nation

et les équipages des vaisseaux furent tous mis au bagne. Mais l'alarme avait été exceptionnelle : c'était la seule fois au XVIIIe siècle que les marchands avaient supporté les mêmes désagréments que leur consul ; ce fut la dernière que celui-ci fut mis aux fers. Depuis lors, jusqu'à la Révolution, consuls et marchands jouirent à Alger d'un crédit et d'une tranquillité qu'ils n'avaient jamais connus.

Mais Alger n'était pas devenue beaucoup plus favorable aux établissements européens. Plus sûre pour eux, elle s'était appauvrie ; la course ne l'enrichissait plus et le pays environnant restait misérable. Les deys qui cherchaient de nouvelles ressources dans le commerce le ruinaient maladroitement en voulant l'accaparer. La ville avait vu peu à peu fondre sa population, souvent décimée aussi par les pestes. Elle avait eu peut-être 150.000 habitants au début du XVIIe siècle ; elle n'en avait plus que 50.000 vers la fin du XVIIIe. Les établissements marseillais étaient devenus de moins en moins nombreux ; au milieu du XVIIIe siècle, il n'en subsistait que deux ou trois. Maurepas s'était donné beaucoup de mal pour réduire le nombre des résidents dans les échelles du Levant, il n'eut pas cette peine à Alger. Il est vrai que la situation du pays n'en était pas la seule cause ; les Marseillais d'Alger n'avaient pu supporter la concurrence de leurs compatriotes qui formaient la célèbre compagnie d'Afrique. Les agents de celle-ci étaient devenus les maîtres du commerce français à Alger. C'est en partie grâce à leur influence que la nation française, si peu nombreuse qu'elle fût, était la plus respectée. Elle distribuait aux Turcs moins d'argent que toutes les autres et pouvait garder vis-à-vis d'eux une attitude moins humble. Ses consuls avaient pu garder jusqu'à la fin leur prééminence sur tous les autres, stipulée expressément dans le traité de 1666.

Les Européens n'eurent jamais d'échelle établie qu'à Alger. Cependant, depuis le XVIe siècle, les Marseillais avaient gardé des relations directes avec la Kabylie par le port de Zeffoun, voisin de Dellys; même, quelques marchands, à diverses reprises, avaient été établis à l'intérieur dans le pays de Kouko, l'ancienne capitale du Djurdjura. D'autres résidaient au XVIIIe siècle à Oran redevenue espagnole en 1732. Mais leur rôle eût été bien insignifiant, en somme, s'ils n'avaient pas fondé des établissements d'une tout autre importance sur la côte orientale de la Régence. La possession des fameuses

Concessions d'Afrique, et le monopole commercial qui y était attaché, leur donnèrent une influence et un prestige uniques.

L'origine des Concessions est quelque peu entourée d'obscurité. Thomas Lenche, Corse établi à Marseille, et Carlin Didier, chefs d'une compagnie provençale formée surtout pour la pêche du corail, les obtinrent probablement en 1560. La pêche du corail était pratiquée là depuis le moyen âge et des associations antérieures avaient fait sans doute de nombreux accords avec les chefs du pays. Mais les Capitulations et l'alliance algérienne permirent à la compagnie marseillaise d'acquérir des privilèges à la fois plus étendus et plus solides. Il est probable que Lenche s'entendit avec les chefs locaux, fit une convention avec le beglierbey d'Alger et, pour plus de sûreté, se munit de commandements du Grand Seigneur. Il eut le monopole de la pêche du corail entre le cap Roux et Bougie avec le droit exclusif d'exploiter le commerce des ports de cette côte et d'y faire des établissements. Mais il lui fut interdit, au début, d'élever aucune fortification.

La compagnie Lenche eut aussitôt ses magasins et son port de refuge à La Calle, son comptoir à Bône, des magasins secondaires au cap de Rose, mais la capitale des Concessions fut établie pour plus d'un siècle au Bastion de France, entre ce cap et La Calle.

L'endroit choisi par la compagnie semblait n'offrir aucun avantage; c'était un lieu isolé, particulièrement malsain, inhospitalier pour les navires sur une côte dangereuse. Cependant, il était dans le voisinage des meilleures pêcheries de corail et rapproché de Bône, le port le plus fréquenté par les Marseillais au moyen âge et où ils avaient eu des consuls. On pourrait s'étonner que Lenche n'ait pas préféré immédiatement l'emplacement voisin de La Calle où les compagnies devaient plus tard transférer leur principal établissement. Mais l'isolement même du Bastion dut lui paraître un gage de sécurité contre la turbulence des tribus arabes, en même temps que les dangers de la côte devaient rendre une attaque par mer moins facile. D'ailleurs, La Calle, ville florissante au moyen âge, connue depuis longtemps comme le marché du meilleur corail, avait été prise et pillée en 1286 par l'Aragonais Roger de Loria et ne s'était pas relevée depuis.

Dès le début, l'hostilité très marquée des Algériens envers la compagnie lui rendit la situation très difficile. Par fanatisme, ils répugnaient à voir des chrétiens établis à demeure sur un coin de

leur territoire. Ils étaient habitués depuis des siècles à les laisser pêcher le corail et faire du négoce. Mais des établissements comme celui du Bastion étaient une nouveauté. Les Concessions ressemblaient fort à une aliénation de territoire qui pouvait paraître inopportune et dangereuse au moment où les rois d'Espagne cherchaient à s'emparer d'Alger et de Tunis. En outre, les Turcs d'Alger devaient rester pendant longtemps très hostiles à l'exportation des grains, d'ailleurs interdite par les Capitulations, et entreprise aussitôt par la compagnie marseillaise. Enfin celle ci sentit bientôt les effets de la rupture de l'alliance algérienne. Aussi, l'existence du Bastion resta longtemps fort précaire ; dès 1568, les Algériens s'emparèrent de la place qui ne semble pourtant pas avoir été abandonnée. La possession des Concessions paraissait pourtant enviable, puisqu'elle fut vivement disputée aux Lenche par la compagnie marseillaise du sieur Nicole entre 1575 et 1595. Les deux compagnies intriguèrent vivement, à la fois à la cour de France et auprès de l'ambassadeur à la Porte, mais les Lenche l'emportèrent; en 1597, Thomas de Lenche, sieur de Moissac, neveu du fondateur du Bastion, était à la tête de la compagnie. Malgré tout, celle-ci avait réussi brillamment. Le sieur de Moissac avait acquis des « richesses immenses » qui avaient permis au bourgeois marseillais d'épouser la fille du maréchal d'Ornano.

En 1604, la colonie marseillaise fut détruite et il fallut attendre jusqu'en 1666 pour que son existence fût définitivement assurée. Au moment même où de Brèves renouvelait pour la cinquième fois les Capitulations, le Bastion était pris par un des plus hardis corsaires d'Alger avec deux galiotes, puis détruit par la milice de Bône sur l'ordre du divan d'Alger. La colère des Algériens aurait été due à la fois aux souffrances d'une famine et aux fautes du sieur de Moissac. La protection du roi ne fit pas défaut à la compagnie marseillaise. Sur les instances de de Brèves le pacha fut destitué et étranglé par son successeur. Puis, l'ambassadeur passa par Alger en revenant en France; mais, malgré toute son habileté et l'appui d'un envoyé du sultan, il ne put obtenir la permission de réédifier le Bastion. Des négociations furent poursuivies à Constantinople jusqu'en 1609; les Algériens eux-mêmes commençaient à reconnaître que les établissements de la compagnie leur « apportaient beaucoup d'utilité » et regrettaient l'exécution de 1604. Malheureusement, au même moment, la malheureuse affaire des canons de Simon Dansa faisait éclater définitivement, et pour longtemps, la guerre entre la France et Alger.

Jusqu'en 1628, la guerre rendit tout rétablissement impossible ; pourtant les Marseillais et le gouvernement espéraient toujours une réconciliation et comptaient sur les commandements du Grand Seigneur pour mettre les Algériens à la raison. Tandis qu'on négociait à Constantinople, plusieurs particuliers et des compagnies constituées dans ce but songèrent à réoccuper le Bastion. La plus curieuse tentative, la seule qui faillit réussir, fut celle du baron d'Allemagne envoyé par le Marseillais Pierre Viou, son beau-père, qui avait dirigé une compagnie de Tunis. Deux Marseillais, Jean de Glandevès et Antoine Bérengier, munis de commandements du Grand Seigneur venaient de faire consentir les Algériens à la paix en 1617. Le baron d'Allemagne partit aussitôt malgré les défenses de la cour, débarqua sans difficulté quand, tout à coup, les négociations furent rompues. La milice décréta tumultueusement une attaque contre le Bastion, qui fut surpris sans défense : les soldats et les travailleurs furent en partie massacrés, d'Allemagne emmené prisonnier à Alger avec environ cent de ses gens.

Alors intervient ouvertement l'aventureux duc de Guise, gouverneur de Provence. Henri IV lui avait fait don du Bastion, Louis XIII avait renouvelé cette faveur. C'est surtout sur les instances du duc, désireux de faire valoir son privilège, que des négociations avaient été activement poursuivies à Constantinople. En 1619 il acheta ses droits à Alphonse de Lenche, sieur de Moissac, moyennant le paiement d'une pension de 4.800 livres pendant vingt ans. Il venait de réussir à signer de nouveau la paix avec Alger. Une expédition qui lui coûta 300.000 livres partit de Marseille ; le sieur d'Argencourt, capitaine et ingénieur des plus expérimentés, commença le relèvement du Bastion. Mais, une seconde fois, la paix à peine signée fut rompue ; le 14 mars 1620 une émeute populaire avait massacré les ambassadeurs algériens à Marseille. Aussitôt le divan décida d'envoyer quatorze navires avec trois mille janissaires pour prendre les gens du Bastion et les mettre à mort. D'Argencourt put heureusement se rembarquer après avoir essayé vigoureusement de résister.

Guise et les Marseillais n'étaient nullement découragés. Pendant cinq ans, les négociations continuèrent inutilement à Constantinople et à Alger. Elles allaient enfin réussir, grâce à l'impulsion de Richelieu et à la ténacité d'un homme habile, Sanson Napollon, Marseillais d'adoption et Corse d'origine, comme le premier fondateur du Bastion.

Napollon, à la fois agent du roi et délégué du duc de Guise, parvint après plus de deux ans d'efforts à signer le traité de paix du 19 septembre 1629 ; puis, dix jours après, la convention célèbre relative au Bastion. C'est le premier texte précis concernant les Concessions d'Afrique qui permette de se rendre compte de leur nature. De plus, tous les traités ultérieurs se référèrent aux coutumes établies du temps de Sanson.

Les Français obtenaient de nouveau le monopole de la pêche du corail et de tout le commerce dans l'étendue des Concessions qui, malheureusement, n'était pas nettement délimitée. Ils pouvaient relever toutes les places qu'ils avaient anciennement pour se défendre. En retour, ils devaient payer annuellement une redevance ou lisme (lezma) de seize mille livres, en grande partie affectée au paiement des janissaires. Clause salutaire, car la milice était désormais directement intéressée au maintien des établissements marseillais. La convention était faite au nom du capitaine Sanson, mais celui-ci n'agissait que pour le compte du duc de Guise qui, de son côté, pour amadouer le terrible cardinal, affecta ne vouloir « tenir le Bastion que du roi. »

Guise s'était mis à la tête d'une nouvelle compagnie marseillaise dirigée par un homme à lui, Claude Luguet. Sanson Napollon, envoyé comme capitaine du Bastion, ne se borna pas à relever les anciens établissements marseillais, suivant la lettre de la convention de 1628, il leur donna une importance qu'ils n'avaient jamais eue. Le Bastion, surtout, transformé complètement, devint pour la première fois une véritable petite forteresse avec un ensemble imposant de constructions, comme le montre la description du Père Dan, qui le visita en 1634. Une autre forteresse moins importante protégeait les grands magasins de La Calle ; un petit fortin sur le roc escarpé du cap de Rose défendait une des meilleures stations pour la pêche du corail. La « maison » de Bône, important comptoir commercial, était dirigée par cinq agents. La Compagnie dépensait annuellement 119.000 livres pour l'entretien de ses forteresses et bâtiments, qui logeaient plus de 800 habitants, officiers, agents, corailleurs, soldats et artisans. Elle fit un commerce fructueux et Sanson gagna une belle fortune qui lui permit de marier sa fille au marquis de Regusse, président au Parlement de Provence.

Richelieu, qui voyait dans les colonies un moyen de domination

pour la France, attachait beaucoup d'importance aux Concessions et cherchait à les rattacher plus étroitement à l'autorité du roi. Il empêchait Louis XIII de renouveler la donation faite au duc de Guise et envoyait en mission, en 1632, un homme de confiance, le sieur de l'Isle, pour remettre solennellement à Napollon une commission de gouverneur royal et renseigner de visu le cardinal. De l'Isle manda qu'il « n'avait rien vu de si beau que l'établissement du Bastion qui donnait l'espérance d'un grand bien. » Cependant les succès de la Compagnie et de Sanson avaient excité une jalousie violente chez les Marseillais d'Alger, parmi lesquels on remarque le nom de Thomas Fréjus. Ils cherchaient à soulever les *Puissances* contre le Bastion, répandaient à Marseille et envoyaient à la cour les plus noires accusations contre le capitaine Sanson et ses agents. La querelle divisa en deux camps Marseille, le parlement d'Aix et les autorités de la Provence. Le maréchal de Vitry, nouveau gouverneur, par hostilité pour les Guise, soutenait les adversaires de la Compagnie. Ces haines terribles ne furent peut-êre pas étrangères à la mort de Sanson Napollon, tué mystérieusement, en 1633, au moment où il songeait à établir la prépondérance absolue des Marseillais sur les côtes orientales de Barbarie, en enlevant aux Génois l'île de Tabarca qu'ils possédaient depuis le XVI^e^ siècle.

Les Concessions d'Afrique paraissaient solidement établies; pourtant la disparition de Napollon allait leur être funeste. Dès l'année suivante leur population était tombée à 400 habitants. Richelieu avait affirmé la souveraineté du roi en nommant un nouveau gouverneur Sanson Lepage ; mais la compagnie du duc de Guise était restée en possession des établissements. La paix de 1628, toujours mal observée, l'était moins encore depuis la mort de Napollon ; les hostilités avaient recommencé. Les divisions entre Marseillais d'Alger et du Bastion contribuèrent à faire échouer les négociations de Sanson Lepage et à déchaîner une nouvelle catastrophe. Le 8 décembre 1637 le divan décida que la paix était rompue. Les établissements français seraient détruits sans pouvoir jamais être reconstruits : « le premier qui en parlerait perdrait la vie. » La sentence fut exécutée à la lettre. Les Français, sans défiance, laissèrent entrer les Algériens au Bastion et furent ramenés esclaves au nombre de 312. Cependant la nouvelle destruction avait eu une conséquence inattendue : les tribus orientales de la Régence se soulevèrent, en partie à cause de l'expulsion des

Français qui ruinait leur commerce. Le chef des Hanencha ne consentit en 1639 à faire sa soumission et à payer la lezma due au divan, qu'à la condition que les Concessions seraient rétablies. De son côté le divan lui-même regrettait la redevance que lui payait régulièrement la Compagnie. Le Bastion aurait été rétabli plus tôt sans les rivalités entre Sanson Lepage, l'homme du cardinal, et les gens du duc de Guise, Luguet et Cocquiel.

L'entente finit par se faire. Cocquiel signa la paix de 1640 avec une nouvelle convention relative au Bastion et la compagnie marseillaise reprit possession des Concessions. Pour la première fois une distinction très nette était faite entre le Bastion, La Calle, Cap de Rose, territoires mis en la possession de Cocquiel, où il pourrait élever des fortifications, et les ports de Bône et de Collo, où il ne devrait avoir que des logements et magasins. Mais l'ère des vicissitudes était loin d'être fermée. Les Concessions excitaient toujours les jalousies et les convoitises. L'anarchie de l'époque de la Fronde eut son contre-coup en Barbarie. Dans les intrigues obscures qui furent nouées on trouve la main du peu scrupuleux comte de Brienne, secrétaire d'État des affaires étrangères, qui avait le Levant et la Barbarie dans son département. Il lia partie avec le Lyonnais Picquet, ancien agent du duc de Guise et associé de sa compagnie, qui cherchait à se rendre indépendant. Picquet devint capitaine du Bastion et transmit sa charge à son fils. Colbert, alors au service de Mazarin, indiquait trois moyens au cardinal pour déposséder Picquet. Celui-ci, malheureux dans ses opérations, finit par s'enfuir en 1658 avec la garnison en mettant le feu au Bastion.

Les hostilités venaient de reprendre très vives avec les Algériens; cependant ils n'exercèrent pas de représailles à l'occasion de la désertion de Picquet. Celle-ci compliqua encore les intrigues. Dans les années qui suivirent on vit le Bastion revendiqué par une nouvelle compagnie marseillaise formée au début de 1659, par le jeune duc de Guise, par un agent de Mazarin envoyé à Alger en 1661, enfin par deux compagnies marseillaises. L'une d'elles avait à sa tête les frères Michel et Roland Fréjus, neveux de ce marchand d'Alger qui avait été l'adversaire le plus violent de Sanson Napollon et de sa compagnie autour de 1630. Les Fréjus finirent par l'emporter en flattant le goût de Colbert pour les grandes compagnies. Ils fondèrent, sous le nom de compagnie d'Albouzème et du Bastion, une importante association au

capital de 300.000 livres qui se proposait de monopoliser le commerce de tous les États barbaresques. L'arrêt de 1665 stipulait en sa faveur « les mêmes honneurs, pouvoirs, privilèges.... accordés aux compagnies des Indes. »

Il était dit pourtant que cette nouvelle combinaison ne devait pas non plus réussir. De nouveau la politique de guerre vis-à-vis des Barbaresques avait prévalu dans les conseils du roi et Beaufort avait conduit l'expédition de Djidjelli. Un négociant de Marseille, Jacques Arnaud, originaire de Gap, mêlé aux négociations de la paix de 1666, obtint les Concessions de la reconnaissance des Algériens, avec le consentement de Colbert. Comme les Fréjus, la nouvelle compagnie du Bastion, constituée par lui, fit un bail en règle avec la maison de Guise pour éviter toute revendication. Pour la première fois la direction des Concessions sortit des mains des Marseillais. La Compagnie, établie à Marseille, y avait des associés et y recruta son personnel, mais ses principaux chefs, avec Arnaud, étaient trois huguenots de Grenoble et de Lyon.

C'est là qu'il faut chercher le secret des longues querelles qui troublèrent alors les Concessions. Les Marseillais, ayant à leur tête Arnaud, capitaine du Bastion, remplissaient les comptoirs et supportaient mal la direction du Lyonnais de la Font. On vit, en 1670, Arnaud, rappelé par les directeurs, refuser de quitter le Bastion et s'y maintenir avec la faveur du dey, malgré les ordres du roi. La Compagnie se vengea sur sa femme et sa fille qui furent emprisonnées dans la citadelle de Marseille. Il fallut la mort très opportune d'Arnaud pour dénouer cet imbroglio en 1675. Mais les affaires avaient été mises en grand désordre par ces querelles et les Concessions passèrent bientôt en d'autres mains en 1678.

La nouvelle compagnie du Bastion fut encore constituée en partie en dehors des Marseillais, par un Bayonnais qui allait jouer pendant quarante ans un rôle considérable dans toutes les affaires de Barbarie, Denis Dusault. Trop vanté pour son désintéressement, cet habile marchand allait se montrer un de nos meilleurs diplomates. Mais il ne sut pas s'entendre avec ses associés et leurs brouilleries allaient amener la déconfiture complète de leur compagnie. D'ailleurs celle-ci avait traversé des circonstances critiques pendant la nouvelle guerre contre Alger qui éclata en 1681. Cependant les Algériens ne songeaient pas à exercer des représailles sur les Concessions : pendant

le premier bombardement de Duquesne, en 1682, les Français y étaient restés paisiblement. Mais, en 1683, l'amiral crut plus prudent de ramener à Toulon les 450 habitants des comptoirs. En 1688 Dusault dut les quitter de nouveau, bien malgré lui, sur l'ordre de d'Estrées, avec 538 hommes.

Ce fut le dernier abandon des Concessions par les Provençaux. On vit cesser à la fois les guerres avec les Barbaresques et ces querelles au sein des compagnies qui leur étaient non moins funestes. Jusqu'ici la plupart des gouverneurs du Bastion avaient dû leur situation à la faveur du dey et du divan. Sanson Napollon, Cocquiel, Picquet, Arnaud, Dusault, s'étaient fait d'abord reconnaître par les Algériens concessionnaires du Bastion, puis avaient obtenu une commission du roi et constitué une compagnie. Ils semblaient dépendre plus des Puissances d'Alger que des ministres du roi et s'inquiétaient autant de ménager leur faveur auprès du divan qu'à la cour. Le gouvernement avait su profiter souvent de leur influence personnelle à Alger ; il les avait chargés parfois de missions diplomatiques, d'aider ou de suppléer nos consuls et nos négociateurs; Dusault s'était distingué dans ce rôle. Après 1689, les directeurs des Concessions, toujours désignés uniquement par le gouvernement royal ou par les compagnies, ne furent plus mêlés aux affaires diplomatiques. Il restèrent de simples marchands étrangers à la politique. Enfin, l'insuccès des compagnies qui exploitaient les Concessions depuis quarante ans avait refroidi les convoitises et détourna les concurrents qui les avaient enlevées en partie des mains des Marseillais. Seuls, ceux-ci n'étaient pas découragés par les insuccès ; ils allaient reprendre entièrement en main la direction des établissements d'Afrique et leur rendre leur prospérité du temps des Lenche et de Napollon.

Des traités habilement négociés allaient d'ailleurs les favoriser. La convention conclue par Guillaume Marcel, le négociateur du traité centenaire de 1689, ne faisait que reproduire les précédentes. Celle de 1694, signée par Pierre Hély, chef d'une nouvelle compagnie, ne renfermait pas d'innovations importantes, mais elle était pourtant plus avantageuse que les précédentes. On y remarque surtout l'insistance des divers articles pour assurer aux Marseillais le monopole toujours violé du commerce des Concessions. Ce fut le dernier contrat négocié et conclu entre une compagnie et les Algériens. Dans la suite on se

contenta toujours de le renouveler à l'avènement de chaque dey, généralement sans aucune modification : jusqu'en 1754, seulement, il n'y eut pas moins de quatorze confirmations. Mais une clause de la plus haute importance allait être ajoutée. En 1714, Demarle, gouverneur de La Calle, signa avec le bey de Constantine une convention qui accordait formellement à la Compagnie d'Afrique la permission d'exporter des blés. Les conditions de ce trafic, souvent toléré auparavant mais toujours source de querelles et d'avanies, étaient déterminées ; les Français en avaient le monopole. En 1731, le dey, divan et milice d'Alger accordèrent au sieur Fénix la ratification de cette convention. Les Puissances affirmaient, en outre, avec une énergie toute particulière, la concession du monopole général du commerce accordé à la compagnie marseillaise depuis Bougie jusqu'à la frontière.

Malheureusement ces engagements, toujours plus solennels, n'étaient pas assez respectés. « Le dey a tout promis touchant les traités avec la compagnie d'Afrique, écrivait à Maurepas le consul d'Alger en 1732, Dieu veuille que.... les privilèges tant de fois jurés ne s'évanouissent pas à la première tentative des Anglais. » Ceux-ci n'étaient pas les seuls ; tous les Européens établis à Alger rivalisaient d'empressement pour acheter très cher au dey la permission de charger des blés à Bône ou dans d'autres ports des Concessions. En outre, il était impossible d'empêcher les barques des Tabarcains de venir disputer le corail aux pêcheurs des compagnies. Les réclamations à Alger restaient inutiles ; les croisières des vaisseaux du roi sur les côtes pour chasser les interlopes auraient eu plus de succès si elles avaient été plus fréquentes. D'autre part, les circonstances restèrent très défavorables pendant les guerres de la fin du règne de Louis XIV. Enfin les compagnies, quoique moins divisées, ne surent pas rétablir l'ordre dans les comptoirs et dans leur administration. Toutes ces raisons expliquent assez pourquoi il fallut attendre encore longtemps une ère de prospérité pour les Concessions.

Les deux dernières compagnies du Bastion ne furent, en effet, pas plus heureuses que les précédentes. Dusault avait encore été chargé de les constituer, une première fois en 1691 avec un sieur de Gumery, une seconde fois en 1693 avec Pierre Hély. Cette dernière compagnie était curieuse : elle comprenait neuf intéressés principaux, trois de Paris, trois de Bayonne et trois de Marseille. Malgré son nom elle n'occupait plus le Bastion, abandonné par Dusault en 1679

à cause de son insalubrité, due aux marais voisins. La mortalité y était parfois si grande, qu'un certain été, de quatre cents hommes qui composaient ordinairement la colonie, il n'en resta que trois.

En 1705, la compagnie, en liquidation depuis quatre ans, renonça définitivement à l'exploitation qu'elle avait continuée sur les instances du gouvernement. Bien loin que les Concessions fussent maintenant disputées, il fallut, pour la première fois, une pression du ministre et plus d'une année de négociations à Marseille pour décider la formation d'une compagnie. En pleine guerre les négociants ne voulaient pas risquer leurs fonds ; la Chambre de Commerce, dont on sollicitait le concours pécuniaire, faisait des objections. Pontchartrain, impatienté de ces tergiversations, parlait d'une combinaison qui permettrait de se passer du concours des négociants marseillais, mais c'était tout à fait impossible.

Les compagnies qui exploitent les Concessions au XVIII^e^ siècle, toutes exclusivement marseillaises, portent désormais le nom de Compagnies d'Afrique. La première, formée pour six ans, ne fut pas favorisée par la prolongation de la guerre de succession d'Espagne et ne songea pas à passer un nouveau bail. La seconde, qui groupait « quelques uns des plus riches négociants de Marseille », ne put pas exploiter tranquillement les Concessions malgré la convention de 1714 ; elle perdait 429.000 livres à la fin de 1717 et ce n'est que sur les instances du Conseil de marine qu'elle consentit à garder les comptoirs jusqu'au début de 1719. Puis, pressés par le gouvernement et par la Chambre de Commerce, la plupart des anciens intéressés se décidaient à fournir de nouveaux fonds pour reformer une troisième compagnie, quand l'arrêt du 4 juin 1719 donna pour vingt-quatre ans les Concessions à la compagnie des Indes de Law. Pleins de joie, les actionnaires marseillais se déclarèrent « pénétrés de reconnaissance pour le Conseil de marine qui les délivrait ainsi d'un écrasant fardeau. » Il semblait que les Marseillais se détachaient davantage de ces Concessions qui ne leur donnaient plus depuis longtemps que des déboires, à mesure que le gouvernement attachait plus de prix à leur possession pour sa politique en Barbarie et pour l'alimentation des provinces méridionales du royaume.

La compagnie des Indes eut d'abord comme directeur à Marseille le fameux André Brüe, rappelé du Sénégal ; elle put profiter de son expérience des choses de Barbarie et du prestige de son nom auprès

de ses compatriotes. Mais Brüe fut renvoyé au Sénégal en 1723 (1). Dans les années qui suivirent, la Compagnie, en même temps qu'elle souffrait des mêmes tribulations que les précédentes dans ses relations avec les Barbaresques, sut moins bien maintenir l'ordre et l'économie dans ses comptoirs. Elle avait sollicité et obtenu, en 1725, une concession perpétuelle. Cinq ans après, dégoûtée par une perte annuelle de 100.000 livres, elle suppliait le roi de consentir à ce qu'elle abandonnât son privilège à quelque compagnie qui eût son siège à Marseille. Une fois de plus la preuve était faite que l'entreprise toute marseillaise des Concessions ne pouvait que péricliter en dehors des mains des Marseillais.

La compagnie Auriol, après des débuts difficiles, sembla enfin connaître le succès. Mais les pertes qu'elle subit par suite de circonstances fortuites à partir de 1735 finirent par dépasser ses bénéfices précédents. Elle avait pu garder dix ans les Concessions (1731-41) en entamant faiblement son capital. En somme, la situation des compagnies s'était progressivement améliorée. Les conventions avec les Barbaresques, en devenant plus anciennes, acquéraient auprès d'eux plus d'autorité. On commençait à se rendre compte des causes multiples qui avaient amené une succession de ruines. L'expérience chèrement acquise allait enfin profiter. Déjà les compagnies d'Afrique, si elles avaient fait des pertes, avaient duré plus longtemps ; elles étaient parvenues au terme de leur concession et elles s'étaient retirées sans dette. Pourtant l'échec de la compagnie Auriol n'avait rien d'encourageant. Au moment où ils touchaient au succès, les Marseillais allaient montrer moins d'empressement encore qu'en 1705 ou qu'en 1719 pour en constituer une nouvelle.

Le ministre Maurepas dut chercher et trouver à Paris des actionnaires. Cependant, bien que le capital jugé nécessaire fût relativement modeste, le nombre des souscripteurs parisiens restait insuffisant. D'un autre côté, la compagnie des Indes elle-même avait reconnu la nécessité d'établir à Marseille la direction de l'exploitation des Concessions et de la confier à des Marseillais. Maurepas trouva une solution ingénieuse : puisque les négociants se dérobaient en particulier, il s'adressa au corps qui représentait l'ensemble des négociants, c'est-à-dire à la Chambre de Commerce de Marseille, et lui demanda de

(1) Voir ci-dessous, chapitre VI.

prendre une part importante à la constitution du capital de la Compagnie et à sa direction. C'était le plus grand hommage qu'il pouvait rendre à cette fameuse institution ; il lui donnait ainsi le témoignage officiel que le gouvernement comprenait que c'était à elle en grande partie qu'était dû le relèvement du commerce de Marseille.

La Chambre ne montra pas beaucoup de hâte à se rendre à l'invitation du ministre. Mais il lui fallut répondre aux intentions du roi qui, pour elle, étaient des ordres. C'est alors seulement que put être publié l'édit du roi du 22 février 1741, portant établissement d'une compagnie royale d'Afrique. La nouvelle compagnie était perpétuelle tandis que toutes les précédentes, sauf la compagnie des Indes, n'avaient obtenu, pour l'exploitation des Concessions, qu'un privilège limité à quelques années. Son capital, de 1.200.000 livres, divisé en 1.200 actions, était aussi plus considérable que ne l'avait été celui de toutes les autres compagnies d'Afrique. La Chambre de Commerce avait souscrit trois cents actions, mais les négociants de Marseille n'en avaient pris qu'un très petit nombre. La Compagnie *royale* dut accepter une tutelle étroite du pouvoir central : les assemblées des cinq directeurs étaient présidées par l'inspecteur du commerce du Levant. La Chambre y était représentée par deux de ses membres chargés d'exercer une surveillance attentive. Le secrétaire d'État exigeait d'être minutieusement renseigné, non seulement par la direction de Marseille, mais par les principaux officiers des comptoirs de Barbarie.

Reconnaissons que cette tutelle fut heureuse. Il ne fallait pas moins qu'une forte autorité pour faire cesser les désordres et les abus de toutes sortes qu'une longue tradition d'anarchie avait introduits dans les Concessions. Les premières compagnies d'Afrique y avaient usé leurs efforts. Le succès de la dernière fut un moment compromis par une longue querelle : les actionnaires parisiens trouvaient mauvais que toute la direction fût entre les mains des Marseillais. Ils finirent par obtenir en 1755 de désigner le directeur principal, mais la gestion d'Armeny de Benezet, l'homme de leur choix, fut si mauvaise, qu'en 1766 ils sollicitèrent eux-mêmes du ministre la faveur de confier la direction au négociant marseillais, Barthélemy Martin. Sous la gestion de celui-ci et de son successeur Bertrand, les affaires de la compagnie atteignirent un degré de prospérité qu'elle n'aurait jamais osé espérer. En 1765 elle ne pouvait disposer pour ses opérations que d'un capital réduit à 514.674 livres ; en 1773 elle possédait 4.512.445

livres d'argent liquide. Pendant toute sa durée elle put distribuer régulièrement à ses actionnaires l'intérêt prévu de 6 o/o ; en outre, elle put faire, de 1773 à 1776, quatre répartitions annuelles de bénéfices de 300.000 livres chacune, c'est-à-dire de 250 livres par action. Ainsi, en quatre ans, le capital souscrit par les actionnaires leur fut complètement remboursé. C'est alors qu'elle faisait graver une médaille représentant au revers l'Afrique sous la figure d'une déesse tenant dans ses mains une corne d'abondance, d'où sortaient des épis de blé et des branches de corail, qu'elle présentait à une flotte de navires venus sur ses rivages. On lisait au-dessous cette légende : *Aucta libycis opibus Massilia.*

Cette période de prospérité tout à fait remarquable ne dura pas, mais l'exploitation des Concessions resta très avantageuse jusqu'à ce que la Révolution ait fini par jeter le désordre dans les affaires de la Compagnie et amené sa dissolution en février 1794, bien après la disparition de toutes les autres compagnies de l'ancien régime. L'opinion publique attribua en grande partie les succès de la compagnie royale à l'habileté du directeur Martin, mais celui-ci fut aidé par un concours heureux de circonstances multiples.

Ces succès, inconnus depuis l'époque de Sanson Napollon, et que les Marseillais n'osaient plus espérer, ne les avaient pas décidés à donner plus d'extension en Algérie aux anciens établissements. Tels leurs ancêtres les avaient définitivement fondés et organisés en 1628, tels ils les conservaient. La situation économique du pays n'exigeait pas de nouvelles créations coûteuses ; d'ailleurs, les traités avec les Algériens étaient formels. Leur méfiance rendait même difficile l'accroissement des constructions dans les comptoirs existants ou simplement leur réparation. Même, au XVIII^e^ siècle, le nombre des colonies des Concessions était moins grand qu'autrefois puisque celles du Bastion et du cap de Rose avaient été abandonnées en même temps, en 1679, la première à cause de son insalubrité, la seconde parce que le commerce était insuffisant pour la dépense qu'elle occasionnait.

Ainsi, les Concessions d'Afrique étaient réduites à trois établissements fixes, La Calle, Bône et Collo. Même, ces deux dernières étaient restées des villes exclusivement indigènes et n'eurent jamais vraiment de colonie française. Les compagnies se bornaient à y louer une maison qui servait de magasin et de logement pour les quelques

employés du comptoir. Deux siècles après que Bône était devenue pour elles le principal port de chargement des blés, l'embarquement de ceux-ci n'était facilité par aucune installation. La Calle, en partie ville indigène aujourd'hui, n'était, au contraire, alors peuplée que de Français. Par l'importance de ses constructions, par le nombre de ses habitants, la capitale des Concessions d'Afrique était une véritable petite colonie. Sur une presqu'île malsaine, les compagnies d'Afrique avaient successivement élevé d'importantes constructions, dont les voyageurs du XVIII^e^ siècle nous ont laissé des descriptions minutieuses. Avec son air de forteresse, avec son enceinte et ses forts, avec ses rues tirées au cordeau et bien pavées, la place ne manquait pas d'une certaine allure. A diverses reprises il fut question de créer un comptoir à Stora, surtout pour empêcher le commerce qu'y faisaient les interlopes et particulièrement les Anglais, mais le projet ne fut jamais exécuté. Ce port, comme tous les autres compris dans l'étendue des côtes dont le commerce avait été concédé exclusivement aux compagnies françaises, tels que Tarcut (Tekouch), Djidjelli, Bougie, reçut seulement de temps en temps la visite de leurs navires.

L'organisation des Concessions ne fut modifiée que dans le détail par la Compagnie royale. Elle était restée, d'ailleurs, à peu près la même, peut-être depuis l'époque de Richelieu. Les diverses compagnies qui s'étaient succédé pour les exploiter conservaient non seulement la même forme d'administration, mais souvent les mêmes agents. A la tête des Concessions était placé le directeur général, gouverneur de La Calle. Cet officier, nommé, comme tous les autres, par l'assemblée des directeurs de Marseille, avait des attributions multiples et une grande responsabilité. Il devait veiller à la sécurité des comptoirs, et, pour cela, entretenir de bonnes relations avec le bey de Constantine et avec les chefs arabes du voisinage ; dans ce but il lui était particulièrement recommandé d'être bien informé des lismes qui étaient dues, de la date de leur paiement, et de faire opérer bien exactement les versements en sa présence par le drogman de La Calle. Il était responsable du maintien du bon ordre et de la discipline dans tous les comptoirs, mais particulièrement à La Calle. Ce qui devait solliciter le plus son attention, c'était « la manutention de la place de La Calle dans laquelle il fallait introduire la plus grande économie ». La Compagnie devait être minutieusement tenue par lui au courant de tout ce qui se passait à La Calle et il rédigeait à cet effet un *journal* qu'il envoyait chaque année à Marseille.

Après le gouverneur, la place de La Calle possédait douze autres officiers. Quatre dirigeaient le comptoir de Bône ; celui de La Calle n'avait qu'un agent et un commis. Ainsi, l'état-major des Concessions était composé de dix-neuf officiers qui coûtaient à la Compagnie, en émoluments fixes, 13.100 livres seulement. Grâce à l'heureuse combinaison qui leur assurait un casuel sur les opérations commerciales, tous étaient intéressés à leur développement. D'un autre côté, ils étaient préparés à bien remplir leurs postes par leur passage dans les postes inférieurs ou par un séjour dans les bureaux de Marseille ; souvent même, entrés de très bonne heure au service de la Compagnie, ils n'arrivaient aux postes principaux qu'après une longue initiation. On tenait particulièrement à ce qu'ils connussent l'arabe.

Le personnel des consulats du Levant se recrutait, au XVIII^e^ siècle, dans un certain nombre de familles où les enfants se préparaient à remplacer leurs pères ou leurs parents ; de même, comme le montrent de nombreux exemples, les fils des officiers de la Compagnie entraient aussi à son service et occupaient les postes des Concessions. Grâce aux traditions suivies, on peut dire que les Concessions eurent à leur tête des officiers expérimentés, sinon toujours habiles et honnêtes.

Les officiers de La Calle avaient sous leurs ordres un personnel nombreux et pas toujours facile à diriger. En 1780, les gens de la place étaient 224, sans compter les pêcheurs de corail engagés au nombre de 265, dont 185 Provençaux et 80 Corses.

Le règlement de 1767 prévoyait un personnel de six domestiques, maître d'hôtel, cuisiniers et marmiton, attachés au service des officiers. A la pharmacie étaient employés deux seconds chirurgiens, deux infirmiers, un économe et un cuisinier. On désignait sous le nom de mistrance, ou maistrance, l'ensemble des artisans et ouvriers attachés au comptoir. Huit d'entre eux étaient occupés à la construction ou à la réparation des bateaux corailleurs ; trois travaillaient au moulin, sept à la boulangerie, deux à la réparation des bâtiments, quatre à la forge. La maistrance comprenait encore douze ouvriers divers, voilier, charron, barillat, menuisier, boucher, jardiniers, garde cochons, palefrenier, pêcheur, aide aux vivres et aux magasins et enfin un cuisinier. Quatre blanchisseurs, sans salaires de la Compagnie, étaient à la disposition des employés.

La colonie comprenait encore vingt-six frégataires dont le nom désignait fort mal la fonction. Leur service consistait à alimenter la place de bois et de foin qu'on allait chercher dans les environs : dix charretiers, ayant à leur tête un maître charretier, étaient sans cesse occupés au transport des bois ; les quinze frégataires proprement dits leur servaient d'escorte ou bien ils assuraient la sécurité du troupeau de moutons qui servait à l'alimentation en viande fraîche de La Calle et qu'on menait paître aux alentours ; l'état de 1780 comptait quarante-cinq frégataires, dont une partie étaient des indigènes. On employait particulièrement ceux-ci à des corvées à l'intérieur, telles que charger les bâtiments, transporter le blé dans les magasins, nettoyer le port.

Tandis que les frégataires servaient souvent d'escorte au dehors de la place, les soldats restaient généralement à l'intérieur, pour la défendre d'une surprise. La petite garnison de La Calle comprenait, en 1767, trente soldats, un fifre, un tambour, quatre caporaux et un capitaine d'armes ; en 1780, les soldats étaient au nombre de quarante-six. La distinction s'effaça d'ailleurs, peu à peu, entre les soldats et les frégataires qui furent employés à des besognes analogues.

Les soldats et les frégataires étaient les moins rétribués des employés de la Calle ; ils ne recevaient que neuf livres par mois. Il était, paraît-il, difficile d'en trouver à ce prix et leur solde fut portée, en 1751, à 12 livres ; alors il y en eut trop qui se présentèrent ; elle fut abaissée de nouveau à 9 livres en 1759. Ils recevaient, en outre, une ration journalière de deux livres de pain, d'une livre de viande et d'un pot de vin, moyennant quoi ils s'engageaient à rester trois ans au service de la Compagnie.

Pour les habitants des Concessions, la vie présentait bien peu d'agréments, tant à cause des règlements minutieux qui leur étaient imposés que de l'insécurité perpétuelle où les maintenaient l'anarchie de la Régence, la turbulence des indigènes et l'avidité des chefs. Les règlements des compagnies ne négligeaient rien, jusqu'aux plus petits détails de l'administration et de la vie journalière. C'est qu'il était bien difficile de maintenir la tranquillité, l'ordre et l'économie. Il fallait faire vivre en paix, à La Calle, artisans de la maistrance, domestiques, soldats, frégataires, corailleurs. L'état-major des officiers n'était pas moins difficile à contenir dans le devoir. Outre les malversations et les abus de toutes sortes, il fallait prévenir leurs mesquines

querelles pour de vaines questions d'amour-propre et de préséance. Aussi, leur rang était-il établi avec soin pour toutes les circonstances qui pouvaient se présenter, au repas, à l'église, dans les cérémonies. La vie de famille était plus absente encore des Concessions que des Echelles. La présence des femmes en était absolument bannie, parce qu'elle aurait pu être une occasion de troubles et d'avanies de la part des indigènes. Beaucoup plus que dans les Echelles, la vie ressemblait à celle d'un couvent. Par suite de la similitude des situations, elle offrait beaucoup plus d'analogie avec celle des anciens comptoirs de la Hanse. Mais une discipline aussi étroite convenait peu au tempérament exubérant et indiscipliné des Provençaux. Ainsi, rien de plus difficile que de faire respecter les règlements. Jusqu'à la fin, la Compagnie royale elle-même ne cessa de se plaindre des désordres et des abus et d'exciter les directeurs des Concessions à les réprimer.

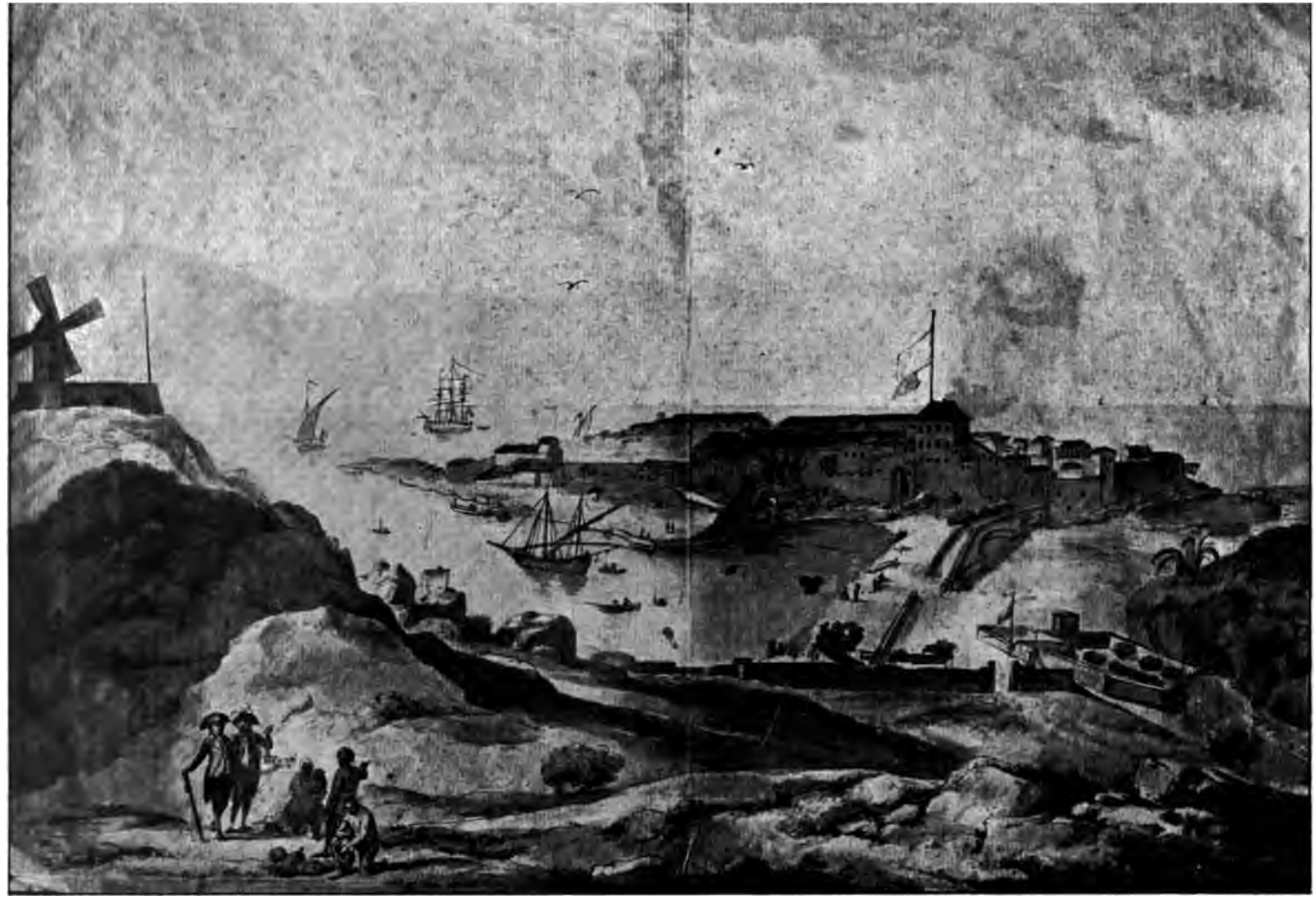
Les gens de La Calle vivaient, en outre, comme la garnison d'une place perpétuellement en état de siège. Ils étaient entourés de tribus remuantes à peine soumises à l'autorité des Algériens. Tels les Nehed, pillards très audacieux et très dangereux, que leur misère et leur fanatisme tenaient perpétuellement en armes contre les Français. « Il n'est pas rare, écrivait encore en 1786 l'académicien voyageur Desfontaines, qu'ils égorgent les Français lorsque ceux-ci sont obligés de de s'écarter dans la campagne pour les affaires de la Compagnie ; souvent ils avancent jusqu'aux postes de La Calle et tirent des coups de fusil dans l'enceinte. » Leur turbulence obligeait la Compagnie à accumuler les précautions de toutes sortes : la garnison était toujours en éveil, les sentinelles postées en permanence ; des patrouilles nocturnes faisaient des rondes ; des escortes conduisaient les troupeaux au pâturage avec quelques petites pièces d'artillerie que les indigènes appréhendaient beaucoup, ou accompagnaient les convois de charrettes chargées de foin ou de bois. Ces précautions ne garantissaient pas toujours les Français des coups de fusil tirés en embuscade. Ils rendaient aux Arabes leur haine et certains d'entre eux n'hésitaient pas à se venger quand ils en avaient l'occasion. « On m'a raconté, rapporte l'abbé Poiret, qui visita les Concessions en 1785, qu'un d'entre eux, passionné pour la chasse et très adroit à tirer un coup de fusil, sortait souvent seul et chassait aux Maures comme l'on chasse aux bêtes féroces et aux oiseaux. »

Pour se défendre contre les violences des indigènes, les compa-

gnies avaient recours à la protection des chefs qu'elle achetait très cher. Mais ceux-ci, petits commandants locaux, caïd de Bône, bey de Constantine, dey d'Alger, plus ou moins obéis de leurs subordonnés, n'étaient ni moins ignorants, ni moins fanatiques, ni moins cupides qu'eux. L'un des principaux soucis des officiers des Concessions était de se ménager les faveurs de ces divers chefs, jaloux les uns des autres. Le bey de Constantine était le plus redoutable. Les compagnies ne négligeaient rien pour lui plaire et elles multipliaient les bons offices. Les chirurgiens de La Calle étaient toujours à sa disposition et à celle de ses officiers. Le bey était lui-même le principal vendeur et acheteur des pays sous sa dépendance ; les compagnies étaient sans cesse en compte avec lui. Chaque année le gouverneur de La Calle montait le trouver, porteur de présents ; il se chargeait de lui fournir à bon compte et rapidement, ainsi qu'à ses officiers, les produits d'Europe qu'il désirait.

Si ennuyeuse ou agitée que fût une telle vie, les Provençaux s'y étaient faits à la longue ; les papiers des compagnies ne renferment pas trace de leurs plaintes ou de leurs inquiétudes. Les officiers se bornaient à signaler les incidents extraordinaires, comme en 1759 quand les gens de Collo, les plus hostiles, mettaient le feu à la maison de la Compagnie pour la piller et brûlaient vif l'agent. Mais les voyageurs de passage étaient frappés par l'anomalie d'une telle situation et nous ont transmis de curieux détails. Pour tromper l'ennui, les officiers faisaient de la dépense, rivalisaient de luxe dans leurs costumes, multipliaient les chevaux de selle dans les écuries, banquetaient à toute occasion ou jouaient avec passion, malgré la défense rigoureuse d'introduire des cartes dans les Concessions. Les hommes de maistrance, les frégataires, les soldats, les corailleurs, privés des mêmes plaisirs, n'avaient d'autre distraction que de s'abandonner à de grossières débauches.

Le séjour aux Concessions était d'autant moins attrayant que, malgré l'abandon du Bastion pour La Calle plus salubre, la mort exerçait parmi les habitants de terribles ravages. Le manque absolu d'hygiène et les excès favorisaient l'œuvre du climat. Aussi le recrutement du personnel des comptoirs, pris parmi la population misérable des environs de Marseille, n'était pas chose facile. « Il se fait de temps en temps des recrues à Marseille, écrit l'abbé Poiret, pour peupler ce comptoir que les maladies et l'abandon



VUE DE LA CALLE. (Dessin de la fin du XVIIIe siècle, communiqué par M. de Gérin-Ricard.)

fréquent de ses habitants oblige à renouveler. La Compagnie reçoit indistinctement tout qui se présente sans examen... Si elle ne voulait que des honnêtes gens, La Calle serait déserte et elle le serait pour longtemps. L'honnête homme ne s'expatrie point pour gagner peu et risquer beaucoup. Aussi cette place n'est-elle habitée que par des hommes sans asile... des hommes la plupart flétris par la justice... perdus par le libertinage, la débauche, sans principes de religion. On en a vu de la troupe de Gaspard de Bèze, chef de voleurs exécuté à Aix il y a quelques années ; on en a vu dont les épaules attestaient les mœurs et la conduite ; enfin j'en connais un à qui l'on écrivit cette lettre caractéristique : « Je t'apprends, mon ami, que tu as été rompu vif à Aix, il y a huit jours... » Excepté les grands crimes, les autres actions sont presque impunies à La Calle. Le gouverneur n'y a que l'ombre de l'autorité. Il est forcé de ménager cette canaille toujours prête à se révolter. » Il est vrai que le tableau de l'abbé Poiret est sensiblement trop chargé.

Malgré leur insécurité due à l'anarchie du pays, les établissements marseillais étaient très solidement établis au XVIII^e^ siècle. Ils étaient très appréciés de la plus grande partie de la population, celle qui travaillait le sol et vivait d'un commerce régulier. A côté des pillards Nadis, leurs ennemis, les tribus de la *Mazoule* cultivaient les plaines et les vallées voisines de La Calle et vendaient aux compagnies de grandes quantités de céréales. Le caïd de Bône et le bey de Constantine n'auraient pu se passer du commerce habituel qu'ils faisaient avec elles.

Bloquées dans leurs établissements, les compagnies n'avaient jamais pu entreprendre elles-mêmes l'exploitation du sol. Promener dans la campagne voisine le troupeau de bœufs et de moutons nécessaire à l'alimentation de la colonie de La Calle, amasser du fourrage pour la saison sèche, couper du bois dans les forêts voisines pour le chauffage et pour les constructions, c'était tout ce qui leur était permis. Les établissements marseillais eurent pourtant une influence économique profonde sur la partie orientale de la Régence. C'est dans la région de Bône et de Constantine que les céréales étaient particulièrement cultivées. Les terres des tribus de la Mazoule étaient les plus soignées et les compagnies leur fournissaient des semences. Le peu d'aisance maintenue parmi les populations misérables de la Régence était dû à l'influence bienfaisante du commerce des compagnies

d'Afrique en même temps que des marchands d'Alger. C'est grâce aux traditions qu'ils réussirent à conserver que l'Algérie put, après 1830, exporter bientôt d'importantes quantités de céréales.

Tandis que la possession séculaire des Concessions, le paiement régulier des *lismes*, l'activité du commerce, donnaient aux Français un très grand prestige et une influence prépondérante auprès des Algériens, leur situation à part leur avait inspiré depuis longtemps des vues ambitieuses. Déjà, vers 1620, le Marseillais Merigon, proposant de former une nouvelle compagnie, montrait dans un curieux mémoire que, grâce aux intelligences nouées par les Marseillais, il serait facile au roi de conquérir, non seulement le royaume d'Alger, mais ceux de Tunis et de Tripoli. De tels projets n'étaient pas seulement enfantés par l'imagination de quelque rêveur isolé. Dix ans ans après, Sanson Napollon lui-même les développait à Richelieu. Les Concessions permettaient aux Français de s'entendre avec les indigènes qui supportaient impatiemment le joug des Turcs et de se tenir au courant de leurs mouvements. Le moment venu elles faciliteraient un débarquement des troupes royales. « Il est nécessaire, disait-il, de conserver lesdites places sous couleur de négoce et pêche de corail, afin que le dessein de faire les dites conquêtes ne soit pas connu. » Un autre conseiller du cardinal lui écrivait, en 1629, que le Bastion était une place de très grande considération « pour servir un jour de degré à la conquête d'Alger ».

L'expédition de Djidjelli avait été une tentative d'exécution prématurée et mal conduite. Plus tard, le projet avait silencieusement mûri. L'affaiblissement des Algériens l'avait rendu plus pratique quand, dans ses curieux mémoires, à la veille de la Révolution, le consul, de Kercy, montrait la facilité de conquérir Alger. Il traçait même le plan de l'expédition de 1830 quand il préconisait l'envoi d'une armée qui assiègerait la ville par terre et débarquerait à Sidi Ferruch. Il ne représentait qu'à moitié la tradition marseillaise quand il ajoutait : « On ne conserverait pas la propriété du pays puisque l'Egypte est le seul qui convient à la France, si jamais le partage d'une partie de la Turquie se réalise, facile à prendre aujourd'hui, facile ensuite à conserver, source inépuisable de richesses...., mais la propriété du royaume d'Alger, si inférieur à celui de Tunis, ne serait qu'onéreuse.... » Les Marseillais n'auraient pas hésité, en effet, s'il leur avait fallu choisir entre l'Egypte et l'Algérie, mais ils allaient

montrer, en 1830, qu'ils comprenaient l'avenir ouvert à la colonisation sur le sol appauvri de la régence barbaresque.

Les établissements des Marseillais en Tunisie offraient la plus grande analogie avec ceux qu'ils avaient fondés en Algérie. Au premier abord ils semblent avoir passé par les mêmes péripéties mais leur sort finit par être très différent. Ici aussi il y eut longue rivalité entre les marchands de l'échelle de Tunis et les compagnies qui exploitaient sur la côte nord la concession du cap Nègre, l'une des Concessions d'Afrique. Mais, tandis que les compagnies avaient triomphé en Algérie, elles échouèrent en Tunisie : l'établissement du cap Nègre, plus longtemps précaire que celui du Bastion, leur fut définitivement enlevé en 1740. Ce sont les simples marchands qui ont établi la prépondérance française en Tunisie.

L'histoire du cap Nègre est très obscure. Fondé sans doute en dehors du Bastion, mais vers la même époque, il lui fut plus tard souvent uni entre les mains de la même compagnie. On a parlé d'établissements au cap Nègre en 1478 et en 1520; leur existence paraît bien hypothétique. Mais, en 1581, deux ambassadeurs du Sultan, venus à Paris, devaient à leur retour mettre une nouvelle compagnie marseillaise du corail, sans doute la rivale de celle des Lenche, « en possession des lieux de cap Nègre et de Fiumar Salade (1), au royaume de Tunis, en déjetant les Génevois. » Ainsi les Marseillais avaient à lutter, dès le début, contre la rivalité des Génois de l'île de Tabarca. Dans les dernières années du xvi[e] siècle leur compagnie du corail dont le chef était Pierre Viou, sieur de Noyers, avait deux agents pour la représenter à Tunis. Elle n'existait plus quand de Brèves passa à Tunis en 1606.

Pendant une vingtaine d'années, les Marseillais firent les mêmes vains efforts qu'en Algérie pour rétablir leurs comptoirs. Les commandements obtenus du Sultan restèrent sans effet. En 1631, Sanson Napollon promettait à Richelieu de traiter avec le dey « pour avoir permission d'établir les Français dans quelque lieu ou port, ou île du royaume de Tunis..... Tout le revenu qui viendrait dudit trafic

(1) « Qui est une rivière d'eau salée qui se jette dans la mer soixante mille prés de Bizerti. »

appartiendrait audit cardinal. » L'année suivante, Napollon présentait un plan de construction pour le cap Nègre et Richelieu lui proposait de donner le nom de Saint-Louis ou de la Fleur de Lys à cette fortification. Mais le cardinal et son agent avaient été devancés par un simple marchand marseillais, Jean Estelle, dont la famille devait longtemps jouer un rôle important en Barbarie. Marié à la nièce de Ragop-bey, renégat provençal, très riche et très puissant, qui, pendant douze ans, avait été général de l'armée tunisienne, il obtint par le crédit de son oncle la concession du cap Nègre, avec le droit d'y établir une forteresse et tous les logements nécessaires. De plus, la concession était étendue à tout le littoral nord de la Tunisie, depuis la « Fumaire salée » jusqu'à la « Fumaire d'Abeillo » rivière qui se jetait dans la mer un peu au dessus de Tabarca. En 1632, la forteresse était achevée avec quantité de logements et occupée par trente Turcs; Estelle vint à Marseille pour constituer une compagnie. Quel effet produisit sur le tout puissant cardinal l'initiative imprévue de ce Marseillais qui contrecarrait ses projets? Il serait piquant de le savoir. Un accord dut être conclu entre Napollon et la famille de Ragop bey qui resta en possession du cap Nègre. L'emplacement du nouveau comptoir n'avait rien de particulièrement favorable. Le cap abritait un petit mouillage bordé par une plage de sable où même les barques de corailleurs n'étaient pas en sûreté. Mais, sans doute à cause du voisinage de l'île de Tabarca qui offrait le seul bon abri de la côte, c'était l'unique point du littoral nord de la Tunisie où l'on eût toujours fait un commerce actif.

Le cap Nègre remis entre les mains des Marseillais en 1631 ne devait pas leur rester longtemps. Les Tunisiens s'en emparèrent en 1637 quand le Bastion fut détruit par les Algériens et Richelieu négociait en vain, en 1641, pour obtenir sa restitution. Un simple particulier, le Marseillais Rinier, devait mieux réussir quelques années après. A la tête d'une compagnie il fit longtemps le commerce du cap Nègre avec tant de succès que des envieux persuadèrent à Colbert qu'il fallait confier l'établissement à une compagnie plus nombreuse. Beaufort négociait alors à Tunis la paix de 1665. Une convention relative au cap Nègre, la première que nous possédions, fut signée en 1666. Elle ne stipulait aucune concession de territoire et elle interdisait aux Français tout ce qui pourrait donner à leurs établissements « apparence de forteresse ». En cas de danger, elle leur

donnait seulement le droit de se réfugier dans une tour voisine, gardée par une garnison tunisienne. Les Tunisiens devaient se montrer toujours plus jaloux de leur autorité que les Algériens, parce que ceux-ci n'avaient concédé qu'un territoire fort mal soumis à leur gouvernement.

La convention faite pour vingt ans paraît, au premier abord, moins avantageuse que celles que les Algériens accordaient aux compagnies du Bastion, puisque, pour des privilèges moindres, les Marseillais du cap Nègre, soumis à la garde gênante d'une milice tunisienne, devaient payer des lismes au moins cinq fois plus fortes. Mais, ces lismes une fois payées, la compagnie du cap Nègre n'avait pas à satisfaire à d'autres exigences, tandis qu'en dehors des 16.000 livres à payer aux Algériens celle du Bastion était obligée à des redevances envers le bey de Constantine, le caïd de Bône, l'aga de Collo et d'autres chefs locaux, sans compter qu'aucune milice ne la protégeait contre leurs exigences arbitraires. En outre, la Compagnie du Cap Nègre jouissait d'un avantage capital : la traite des grains, blés et orges surtout, était formellement comprise dans son monopole, tandis que, pendant longtemps, celles du Bastion durent dépenser annuellement de grosses sommes d'argent pour obtenir la tolérance de ce trafic qui leur était interdit.

La compagnie, formée à Marseille en 1666, exploita d'abord paisiblement le cap Nègre mais elle fut chassée en 1681, au moment où Colbert rompit de nouveau avec les Barbaresques, et les Anglais furent mis à sa place. Tunis était alors livrée à l'anarchie, deux frères se disputaient le pouvoir ; les Anglais s'étant appuyés sur l'un d'eux furent expulsés par l'autre en 1684. Aussi, au moment où d'Estrées négociait à Tunis le traité de 1685, Anglais et Français rivalisèrent d'efforts pour obtenir le cap Nègre. Une compagnie puissante était formée à Marseille ; elle était soutenue par le banquier Joseph Fabre, le négociant le plus considérable de la ville. Elle comptait parmi ses actionnaires d'Estrées lui-même et fut assurée de toute la protection du gouvernement. L'un des associés, Révolat, parvint à signer une nouvelle convention très favorable, puisque les lismes étaient abaissées à 8.333 piastres au lieu de 35.000

Des circonstances contraires, telles que la guerre contre Alger, empêchèrent la compagnie Gautier d'exploiter paisiblement la Concession ravie aux Anglais et même la forcèrent momentanément à l'aban-

donner en 1688. Mais, à partir de 1691, la traite des blés et les fournitures qu'elle fit aux armées du roi lui donnèrent de beaux bénéfices. C'est alors que l'entreprenant Dusault persuada à Pontchartrain de réunir toutes les Concessions d'Afrique dans une même main et de fondre en une seule les deux compagnies pour faire cesser leur concurrence, alors toute profitable à celle du cap Nègre. Cette fusion de 1693 ne fut pas aussi heureuse que Dusault l'avait fait espérer au ministre.

Cependant les Anglais n'avaient pas renoncé à nous déposséder. La Concession du cap Nègre n'était pas perpétuelle comme celle du Bastion mais limitée à six ans seulement. Le consul anglais de Tunis offrait de payer des lismes beaucoup plus considérables, mais le bey reculait devant la perspective d'une rupture avec la France, que lui faisait envisager notre consul. Pour couper court aux intrigues des Anglais et aussi à celles des Génois, Pontchartrain donna l'ordre au consul Sorhainde, en 1697, de négocier une concession perpétuelle. Il fallut trois ans de négociations pour vaincre les scrupules des Turcs. Dans le divan, le muphti, le cadi, et autres gens de loi, soutenaient que le Coran interdisait aux musulmans d'aliéner leurs terres aux chrétiens. Des intrigues de marchands protestants du Languedoc, établis à Tunis, contrariaient les efforts du consul et de la Compagnie. Enfin, le traité du 31 octobre 1700 garantit aux Français « la possession et jouissance à toujours du cap Nègre. »

La compagnie Dusault n'eut pas le temps d'en profiter. On a vu comment, ruinée dès 1701, elle avait dû définitivement abandonner les Concessions en 1705 et céder la place à la première des Compagnies d'Afrique. Le nom de celles-ci était significatif ; désormais toutes les Concessions devaient leur appartenir, mais l'administration et l'exploitation du cap Nègre restèrent toujours distinctes de celles de La Calle. Comme la traite des blés n'était possible en Algérie qu'en multipliant les négociations et les donatives, les premières compagnies d'Afrique se consacrèrent tout particulièrement à l'exploitation du cap Nègre où elle était autorisée par les traités. La Provence et même le Dauphiné et Lyon tirèrent de grands approvisionnements du cap Nègre aux époques de disette de la guerre de Succession et surtout en 1709. Mais la convention de 1714 ouvrit régulièrement les ports algériens des Concessions, Bône, Collo, Stora, à l'exportation des blés. Au même moment, le bey de Tunis, accapareur des grains de ses États, suscitait à la Compagnie toutes sortes de difficultés et profitait

de la connivence des marchands établis à Tunis. En 1714 et en 1718, la Compagnie d'Afrique proposait au Gouvernement d'abandonner le cap Nègre, qui n'était plus qu'une source de dépenses. Pendant les douze ans que la compagnie des Indes posséda ensuite les Concessions, les tracasseries du bey continuèrent. D'ailleurs, la Tunisie était en pleine anarchie ; les cheiks turbulents des tribus voisines du cap Nègre entrèrent en guerre ouverte avec le comptoir ; il fallut signer, en 1730, un traité régulier avec les Mogods. Aussi le cap Nègre ne causait plus que des déboires ; la troisième compagnie d'Afrique aurait voulu en être débarrassée en 1731. C'est pourtant le comptoir qui lui donna, les années suivantes, les plus beaux bénéfices parce que la Tunisie jouit d'un moment de tranquillité. Mais, en 1735, la guerre civile se ralluma, le bey redevint tyrannique; la compagnie Auriol demandait à résilier son bail à cause des pertes subies en Tunisie. Bientôt les Marseillais allaient perdre cette colonie dont l'histoire était si troublée.

Ils n'avaient cessé d'être en concurrence avec les Génois de Tabarca. En 1695, ceux-ci avaient même surpris au bey une permission d'établir des magasins au cap Nègre, à côté de ceux des Français. Ils eurent l'humiliation de recevoir l'ordre de « démolir les murailles qui se trouvaient élevées et de se renicher dans leur île avec défense de s'étendre ailleurs et en remettant les choses dans leur premier état. » Mais les corailleurs tabarcains ne cessèrent jamais de pratiquer clandestinement la pêche et les intrigues des Génois étaient une menace perpétuelle pour les compagnies. Aussi, les Marseillais songèrent toujours à ruiner leur établissement de Tabarca ou à les y supplanter. Sanson Napollon avait péri au moment où il allait essayer de les chasser de l'île. Depuis, le gouvernement était souvent entré dans les vues des Marseillais. Seignelay, les Pontchartrain, Maurepas, avaient espéré réussir par des négociations à Tunis et à Gênes. Les Lomellini, propriétaires de l'île depuis le XVI^e^ siècle, étaient dégoûtés des mauvais procédés des Tunisiens et paraissaient décidés à vendre leurs droits. Ils s'y décidèrent enfin en 1741 ; le Marseillais Fougasse, envoyé de la Compagnie royale d'Afrique, traita pour le prix de 100.000 piastres; il devait résider à Tabarca comme directeur général des Concessions. Mais les Marseillais ne surent pas garder le secret. Le bey de Tunis surprit une lettre où il était question des avantages de Tabarca pour lui faire la loi ainsi qu'à toutes les puissances de Barbarie. Il envoya

son fils avec huit galiotes. Le jeune prince noua des intelligences dans la place, y entra par surprise, puis enchaîna tous les habitants et revint à Tunis avec 800 esclaves. Deux mois après ce fut le tour du cap Nègre. Tandis que les treize employés de la Compagnie réussissaient à prendre la fuite, le fils du bey pilla les magasins dont il ne laissa debout que les murailles. On crut pouvoir venger la ruine du cap Nègre en s'emparant par force de Tabarca. Un lieutenant de vaisseau, très brave mais imprudent, proposa de la prendre par surprise. C'est lui-même qui fut surpris par une garnison bien plus nombreuse qu'il ne le pensait : 27 Français furent tués dans l'attaque et 224 ramenés esclaves à Tunis.

Au moment où il disparaissait, le comptoir du cap Nègre était devenu, comme La Calle, une petite colonie moins peuplée. Les clauses des traités n'avaient pas empêché les Marseillais d'élever quelques fortifications. « L'anse ou port du cap Nègre, écrivait un agent de la Compagnie des Indes, en 1726, finit à une plage ou rivage de sable. Il s'y présente d'abord une grande muraille où il y a des coulisses par où l'on fait passer le blé des magasins pour l'embarquer avec plus de diligence, car, comme le port est dangereux, il n'y a point de pays où l'on charge plus promptement... Il y a de grands magasins capables de contenir 60.000 charges de blé. Ils soutiennent un grand terre-plein qui est la place du marché qu'on appelle bazar. Le marché est entouré de halles où l'on reçoit les marchandises et les blés qu'on jette dans les magasins. L'entrée de la place se trouve à côté du marché ; de là l'on monte sur une jolie terrasse où il y a sept pièces de canon. Vis-à-vis est la maison du directeur de la Compagnie et, derrière elle, diverses loges pour les employés ; plus haut est l'église et, sur le haut du Cap, il y a une forteresse mal bâtie et mal fortifiée avec des pièces de canon. La compagnie y entretient un directeur, qui est gouverneur de la place, quatre ou cinq commis, un aumônier, un chirurgien, et environ quatre-vingts personnes pour la garde et pour le service du comptoir. »

La guerre avait éclaté ouvertement avec Tunis. Le traité de paix de 1742 remit la Compagnie d'Afrique en possession du cap Nègre moyennant une redevance beaucoup plus élevée qu'auparavant. Mais sa situation embarrassée l'empêcha d'en profiter. En 1750, elle se risqua à faire un nouvel établissement : « les avanies et les insultes des Maures, voisins de la place », la lui firent abandonner quelques années après.

Cependant, les directeurs marseillais de la Compagnie avaient des vues sur la Tunisie et ils devaient négocier jusqu'à la Révolution pour y obtenir de nouvelles Concessions. Dès 1743, ils espéraient que le bey serait amené à vendre Tabarca. En 1756 et en 1758, c'était le bey lui-même qui offrait Tabarca pour prix d'une alliance contre les Algériens ; les ministres, par peur d'une rupture avec ceux-ci, n'osèrent accepter au moment où nous étions engagés dans la guerre de Sept ans. A partir de 1767, l'initiative hardie du directeur Martin fit multiplier les tentatives d'établissements. En 1768, le bey reconnaissait de nouveau à la Compagnie le monopole de la pêche du corail sur ses côtes avec permission d'avoir un comptoir à Bizerte ; deux agents y étaient aussitôt envoyés pour le créer. Puis il fut question de Porto-Farina. En 1770, à la suite d'un nouveau traité plus avantageux, c'est l'île de la Galite, située au nord-est de Tabarca, qui fut choisie par la Compagnie. En même temps, elle essayait, en 1772, de réoccuper au cap Nègre les bâtiments qu'elle avait relevés en 1750, mais les indigènes attaquaient ses agents, la nuit, à coups de fusil. Le bey répugnait à prêter son concours pour le rétablissement du vieux comptoir ; il ne voulut pas davantage accorder Bizerte que la Compagnie lui demandait de nouveau en 1777. Enfin, le consul du Rocher parvint à signer le traité très avantageux de 1781 : la Compagnie pour exploiter son privilège exclusif de la pêche sur toutes les côtes tunisiennes pourrait établir quatre comptoirs, deux en deçà et deux au delà du cap Bon. Mais le seul résultat fut l'établissement d'un agent et la construction de quelques baraquements à Tabarca. La Compagnie d'Afrique n'eut pas d'autre établissement en Tunisie dans les années qui précédèrent la Révolution. Ses efforts avaient donc échoué. Ce qu'elle regrettait le plus alors ce n'était pas d'avoir perdu définitivement le cap Nègre mais de n'avoir pu mettre la main sur l'île de Tabarca. L'académicien Desfontaines était l'écho de ses agents quand il rédigeait tout un mémoire, en 1785, où il plaidait chaleureusement la nécessité pour la France de s'emparer de Tabarca et d'en faire sa place d'armes sur les côtes de Barbarie.

Les compagnies marseillaises avaient donc été moins heureuses dans un pays où l'influence des Français était pourtant beaucoup plus puissante. C'est que, depuis la fâcheuse catastrophe de 1741, les beys, qui cherchaient de plus en plus à se réserver le monopole du com-

merce de leurs états, avaient eu de la répugnance à laisser s'établir chez eux une compagnie dont les privilèges, garantis par les traités, auraient limité leurs profits. Ils préféraient n'avoir à faire qu'aux marchands de l'échelle de Tunis soumis à leur bon plaisir.

Ceux-ci avaient eu la vie beaucoup plus paisible que les résidents d'Alger. Depuis le milieu du XVI^e^ siècle, ils avaient toujours formé une nation plus nombreuse et avaient pu faire un commerce plus actif. Les Tunisiens beaucoup moins puissants que les Algériens avaient senti davantage le besoin de ménager la France. La course, moins fructueuse pour eux, n'était pas la préoccupation exclusive des habitants. Le pays, plus riche, vivait aussi de l'échange régulier de ses produits avec les pays chrétiens. Tandis que les Algériens avaient montré beaucoup de répugnance à l'établissement chez eux d'un consul de France, les Tunisiens avaient accueilli avec empressement, en 1577, le capitaine marseillais Louis de la Motte Dariès. Pendant plus de quarante ans, la nation française fut la seule organisée et le consul français resta chargé de la protection de tous les marchands étrangers.

Au début du XVII^e^ siècle, tandis que la France était en guerre avec les Algériens, les Puissances de Tunis témoignaient de la bienveillance à nos marchands. Les Marseillais s'attachaient à l'entretenir par des présents. Grâce à leur habileté, en même temps qu'au caractère conciliant du bey et du dey, les ruptures causées à plusieurs reprises par la turbulence des corsaires de Bizerte, de Porto-Farina et de la Goulette, ne furent pas de longue durée. La nation, tout en étant exposée aux violences, se sentait assez sûre pour montrer à l'occasion aux Tunisiens une attitude tout autre que celle des Français d'Alger. En portant ses plaintes au divan contre les corsaires, elle se laissait même aller jusqu'à la menace et à l'injure. Le bagne eût été le prix, à Alger, d'une pareille audace.

La paix avait été menacée plusieurs fois dans la seconde moitié du XVII^e^ siècle, mais toujours assez facilement maintenue. En 1665, Beaufort avait pu confirmer les anciens traités de la façon la plus avantageuse. Il était stipulé que le consul de France devait être considéré comme le représentant naturel de toutes les nations qui faisaient le commerce dans la Régence, à l'exception des Anglais et des Hollandais qui avaient le leur. Le marquis de Martel avait obtenu, en 1672, une nouvelle confirmation des anciens privilèges après un bombardement des ports tunisiens. En 1678, il est vrai, les Français furent

sérieusement menacés de perdre la vie, mais tous les Européens furent exposés au même danger. C'était un simple épisode des guerres civiles qui troublaient la Régence. A partir de ce moment, Tunis fut affaiblie par de longues dissensions et, de plus, menacée sans cesse par les Algériens. Dans cette situation, le dey ne pouvait songer à rompre avec la France ; il n'osa même pas s'y risquer pendant notre guerre avec Alger : la paix fut renouvelée pour cent ans, en 1685, et les Tunisiens faillirent même s'attirer la vengeance des Algériens en donnant asile aux Français du Bastion en 1688. Pourtant le traité de 1685, quoique plus favorable que les précédents, affirmait seulement la prééminence du consul de France sur tous les autres.

La situation devint encore meilleure au XVIII^e^ siècle. Il y eut au début des incidents fâcheux, mais le traité centenaire de 1728 renouvela celui de 1685 en y ajoutant des conditions plus favorables, « les plus avantageuses pour la nation qui aient été jusqu'ici obtenues en Barbarie », écrivait à Maurepas l'interprète Pétis de la Croix. L'influence prise sur le bey Hossein ben Ali par deux esclaves provençaux avait rendu de grands services à leurs compatriotes. Ils avaient aidé ce prince à s'emparer du pouvoir. L'un d'eux, Raynaud de Toulon, avait su si bien gagner sa confiance qu'il lui avait donné la garde de ses trésors, de sa bibliothèque, de ses effets précieux. Cependant, craignant une de ces révolutions ordinaires à Tunis, les deux esclaves s'enfuirent en protestant de leur reconnaissance éternelle pour le bey et en laissant intacts les trésors confiés à leur garde. Le bey en versa des larmes et écrivit à Raynaud pour le faire revenir, lui offrant la liberté et les plus hautes dignités.

Le milieu du XVIII^e^ siècle fut troublé par quelques orages. Hossein ben Ali avait été renversé en 1735 par son neveu Ali, « un vrai Néron qui abhorrait les chrétiens. » Tous les Européens eurent à souffrir de son humeur farouche. L'affaire de Tabarca causa même une dernière rupture avec Tunis, bientôt terminée par le traité de 1742. La nation n'eût plus été inquiétée sans les guerres civiles qui, périodiquement, désolaient la Régence. En 1752 la ville subit un affreux pillage de la part du bey qui y rentrait ; le fondouk fut respecté par ses ordres. Mais, quatre ans après, dans une occasion semblable, il ne fut pas épargné. Les Algériens, ramenant un prétendant, prirent d'assaut la ville et la mirent complètement à sac. Le fondouk français fut envahi et pillé et la nation eût couru le risque d'être massacrée si elle n'eût réussi

à s'enfuir dans le fondouk anglais par les terrasses des maisons, tandis que la soldatesque était ameutée dans la rue. Toutes les autres nations, sauf les Anglais favorables au prétendant des Algériens, avaient subi le même sort. Le soir de ce jour néfaste, il y avait plus de 500 chrétiens retirés dans leur fondouk, tous dans un dénuement complet.

Leur faiblesse, résultant de l'anarchie, et l'hostilité des Algériens obligeaient les beys à une politique de plus en plus prudente et pacifique. Celui que l'armée du dey avait imposé aux Tunisiens ne trouva rien de mieux, pour s'affranchir de ses protecteurs, que de demander l'alliance de la France. Si on lui envoyait 5 à 6.000 hommes, il offrait de se charger des frais de leur transport, du paiement de leur solde, et de leur donner pour garnison une ville fortifiée, telle que Sousse ou Bizerte, où il s'enfermerait avec eux en cas de danger. L'offre fut déclinée, sous prétexte que la France était en guerre, mais le crédit de la nation ne fit qu'augmenter. Après une dernière brouille causée par l'annexion de la Corse et terminée par le traité de 1770, les relations revêtirent un caractère de cordialité qu'elles n'avaient jamais eu. La prépondérance de la nation française était affirmée en diverses circonstances par des témoignages d'amitié qui n'étaient accordés qu'à elle. En 1755 le bey avait prêté à notre consul une belle maison de campagne, la lui avait meublée, était venu l'y visiter avec toute sa cour et l'avait comblé de cadeaux en remerciement de sa réception. En 1771, l'arrivée de M. de Saizieu était saluée par le fort de la Goulette de six coups de canon et il était reçu « avec les honneurs réservés aux princes du pays. »

L'histoire de la colonie française de Tunis n'avait donc pas été assombrie par les mêmes épisodes tragiques que celle des résidents d'Alger. Ni les marchands, ni les consuls, n'avaient eu à redouter la gueule du canon, pas même le bagne. Ils avaient traversé sans trop de danger, ni de dommage, de fréquentes bourrasques, inévitables en pays barbaresque, mais la plupart du temps ils avaient vécu assez paisiblement dans leur fondouk, le plus beau de Tunis et le plus grand, bâti en 1659. Le chevalier d'Arvieux nous en a laissé une description dont on peut vérifier l'exactitude car cette vieille demeure existe encore dans la rue de l'Ancienne Douane. Un Français en était même, il y a quelques années, le propriétaire. La nation n'y fut jamais aussi nombreuse que dans les grandes échelles du Levant ; le commerce de Tunis était trop insuffisant. A la fin du XVIII^e^ siècle, ce com-

merce prit un essor inattendu ; Sousse, Sfax, couramment visitées par les bâtiments français et les marchands, contribuaient à l'alimenter. Mais le nombre des maisons des échelles limité par Maurepas en 1743 avait était réduit à six seulement pour Tunis. En 1764 la nation était composée de cinq officiers, six négociants, sept commis, seize artisans et domestiques. Dès 1703 le consul écrivait que tout le commerce de Tunis était fait par des Français ou sous pavillon français. « Je vois avec plaisir, disait le ministre de la marine en 1788, que nous surpassons de beaucoup le commerce réuni des nations qui trafiquent à Tunis. » L'influence et le commerce français étaient donc bien plus prépondérants qu'à Alger. Les Marseillais de Tunis n'avaient pas été étrangers aux échecs des compagnies ; du moins ils avaient su obtenir des résultats comparables à ceux que les compagnies d'Afrique pouvaient se flatter d'avoir conquis en Algérie.

Les Marseillais réussirent moins bien au Maroc tout en rendant à la cause de l'expansion française de grands services dont il est possible aujourd'hui de mesurer l'importance. Il faut toutefois remarquer qu'ils ne furent plus les seuls Français, à partir du XVI^e^ siècle, à fréquenter l'extrême pays du Maghreb où ils avaient eu les premiers leurs fondouks au milieu du moyen âge. Le Maroc, tourné vers l'Océan, devait attirer nos entreprenants marins des ports de l'Ouest. Bien qu'il fût considéré comme pays de Barbarie, les règlements des Échelles ne lui furent jamais appliqués et la Chambre de Commerce de Marseille n'étendit pas sur lui sa juridiction. Il échappait donc au monopole marseillais, limité aux pays musulmans de la Méditerranée. Aussi les Ponantais vinrent régulièrement y commercer : on y vit des Rouennais, des Rochelois, des Bayonnais, des huguenots du Languedoc après 1685. Pourtant les Marseillais y furent toujours les plus nombreux. Ce sont eux qui firent les plus grands efforts pour y créer de solides établissements et qui tentèrent les plus intéressants essais de colonisation. Ils y restèrent seuls aux moments critiques et furent les défenseurs énergiques et heureux de l'influence française menacée.

Les Marseillais ne furent cependant pas mêlés à l'envoi de l'ambassade du colonel Pierre de Piton qui inaugura, en 1533, les relations régulières entre la France et le Maroc. Mais ils en profitèrent aussitôt. Henri III, la même année qu'il nommait des consuls à Alger et à

Tunis, en 1577, octroyait des lettres patentes pour le consulat du Maroc au Marseillais Guillaume Bérard « à cause des grands services rendus à notre commerce et à l'affranchissement des Français esclaves chez les Maures. » L'aventureux voyageur marseillais Vincent Leblanc, qui l'avait accompagné, trouvait à point à Mequinez un ami de son père pour le tirer d'une fâcheuse aventure. Les relations amicales nouées entre la France et le Maroc encourageaient, en effet, les Marseillais à se fixer même dans les grandes villes de l'intérieur comme Fez, Marrakech et Mequinez.

Malheureusement la trahison, entourée de quelque obscurité, du consul marseillais Philippe de Castellane, qui semble bien avoir profité de la confiance du chérif pour lui dérober plusieurs millions de pierreries et d'objets précieux, fit éclater une longue brouille en 1616. Ce fut un Ponantais, Isaac de Razilly, qui parvint à rétablir la paix après de pénibles négociations, en 1631. C'était lui aussi qui avait présenté à Richelieu, en 1626, le premier projet de colonisation au Maroc. Projet modeste puisqu'il s'agissait d'occuper et de fortifier l'île de Mogador. Mais, comme il le disait, c'était avoir un pied en Afrique pour aller s'étendre plus loin. Des Marseillais étaient restés établis pendant toute cette période à Saffi le port de Marrakech, à Tetouan débouché de Fez, puis à Salé, la ville des corsaires qui supplanta bientôt Saffi comme grand marché de la côte occidentale. Le Marseillais Prat restait, en 1631, pourvu du consulat de Salé qu'il transmit à son fils.

Pendant la période d'affreuse anarchie que traversa le Maroc, avant que Moulaï er Rachid eût fondé la nouvelle dynastie des chérifs, les Prat surent maintenir et même augmenter l'influence de la France. Henri Prat, le fils, put signer, en 1643, une avantageuse convention commerciale. L'anarchie n'empêchait pas les Marseillais de songer à fonder de nouveaux établissements ; même elle les y encourageait car les prétendants en lutte avaient besoin du concours des marchands européens pour leur fournir des armes et des munitions. Un Provençal de Bandol obtenait, en 1647, des provisions de consul pour les ports du Sud, Saffi, Mogador et Sainte-Croix. D'autres, au contraire, avaient songé à entrer en relations avec le sauvage pays du Rif en créant un comptoir dans la petite île d'Alhucemas que les Marseillais appelaient Albouzème. Des pourparlers avec un des chefs des belliqueuses tribus berbères avaient été bien

accueillis. Un certain Lambert s'était fait nommer consul d'Albouzème vers 1655.

C'est alors que deux hardis Marseillais rêvèrent de donner à la France, à Albouzème, un établissement fortifié analogue à ceux du Bastion et du cap Nègre. Les Espagnols avaient, sur cette côte nord du Maroc, Ceuta et Melilla ; les Anglais acquéraient au même moment Tanger ; la France posséderait aussi sa place militaire. On a vu déjà comment les frères Michel et Roland Fréjus, initiés depuis leur enfance aux affaires de la Barbarie, avaient voulu en monopoliser tout le commerce et avaient fondé en 1664 la Compagnie d'Albouzème et du Bastion de France. La possession du Bastion leur avait été bientôt enlevée et ils avaient reporté toutes leurs espérances sur Albouzème. Roland Fréjus avait obtenu des provisions de consul. Restait à obtenir des Marocains la permission de s'établir. Fréjus partit en 1666 pour une curieuse mission dans le Rif où il fut le premier Européen à pénétrer. Son projet avait fait du bruit et au moment où il partait une compagnie rivale, à la tête de laquelle étaient des Rouennais, tentait un établissement à Albouzème. Les circonstances le favorisèrent d'abord. Moulaï er Rachid, fondateur d'une nouvelle dynastie, n'avait pas encore triomphé de ses ennemis. Il fut heureux de se parer de l'amitié de la France. Fréjus, porteur d'une lettre de Louis XIV, traité comme un véritable ambassadeur avec toutes sortes d'égards, fit une entrée solennelle à Tasa où l'attendait le prétendant et obtint de lui les plus belles promesses. Il devait revenir aussitôt pour faire une convention en règle, mais la Compagnie d'Albouzème conduisit mal ses opérations et fit banqueroute en 1667. Fréjus put s'entendre avec la Compagnie du Levant que Colbert était en train de former et lui céda son privilège. Malheureusement, quand il put faire son second voyage au Maroc, la situation avait bien changé. Rachid, maître du pays, n'avait plus autant besoin de notre alliance. Fréjus fut pourtant très bien accueilli à Fez. Mais la question du fort à construire était bien délicate à négocier au moment où le chérif voulait chasser les Européens des places qu'ils possédaient sur ses côtes et particulièrement les Anglais de Tanger. Des ennemis des Français eurent par hasard entre les mains le plan des fortifications que Fréjus se proposait d'élever et le mirent sous les yeux de Rachid ; le Marseillais fut emprisonné comme espion. Ainsi échoua le fameux dessein d'Albouzème. De longtemps, jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, il

ne devait plus être question d'établissement militaire au Maroc. Fréjus avait réussi pourtant à se justifier et, revenu à Marseille, cherchait à décider la Compagnie du Levant à continuer l'exploitation d'Albouzème ; celle-ci abandonnait le comptoir à la fin de 1671.

En 1680, Louis XIV était à l'apogée de sa grandeur et Moulaï Ismaïl maître du Maroc. Les négociants français avaient aidé le second fondateur de la nouvelle dynastie, comme son frère Rachid ; ils étaient mieux vus que tous les autres Européens. Aussi, espéraient-ils rétablir l'ancienne amitié et en faire la base solide de leur prépondérance. D'autre part, le roi très chrétien et le chérif, pour les besoins de leur politique, désiraient conclure une alliance. De là une série de négociations et d'ambassades qui allaient remplir les vingt dernières années du XVII^e siècle. Quel que fût des deux côtés le désir d'une paix solide et bien qu'Ismaïl eût fortement subi l'ascendant du prestige du Grand Roi, le caractère du despote marocain et la politique hautaine des ministres de Louis XIV empêchèrent toute entente. D'autre part, l'éclat du règne de Moulaï Ismaïl n'avait guère accru la prospérité d'un pays misérable. Les Marseillais ne furent pas tentés de donner de l'essor à leurs établissements.

Suivit une période encore plus défavorable. Nos défaites et la décadence de notre marine avaient diminué notre prestige dès les premières années du XVIII^e siècle, tandis que les Anglais, maîtres de Gibraltar, voyaient grandir le leur. Ils surent en profiter pour prendre au Maroc la première place. Le gouvernement de Louis XV les y aida par sa politique d'effacement. Une avanie avait fait retirer nos consuls, de Salé en 1710, de Tetouan en 1712. Les marchands restaient sans protection. Pour comble de malheur les Marseillais avaient à lutter contre les intrigues de huguenots du Languedoc, leurs rivaux: l'un d'eux devenu renégat, favori de Moulaï Ismaïl et gouverneur de Salé, favorisait ouvertement les Anglais.

Les ministres de Louis XV, découragés par les échecs de Louis XIV, par l'anarchie qui désola de nouveau le Maroc à la mort d'Ismaïl (1727) jusqu'en 1750, moins soucieux que leurs prédécesseurs d'établir avec ce pays une bonne intelligence, n'y tentèrent aucune action sérieuse. Les envois de missions de pères trinitaires, chargés à la fois de racheter les captifs et de tâter le terrain pour une négociation, et leurs échecs successifs ne faisaient qu'affirmer notre impuissance. C'est alors que les Marseillais montrèrent le plus d'initiative.

Seuls, ou à peu près, parmi les Français, ils avaient eu la persévérance de maintenir leurs comptoirs. Plusieurs d'entre eux, malgré l'influence des Anglais, surent acquérir une grande influence auprès des chérifs et voulurent la faire servir au rétablissement de la bonne harmonie avec la France. Le gouvernement n'avait plus de représentant au Maroc ; ils multiplièrent les mémoires pour le persuader de la possibilité de faire une bonne paix. La prudence excessive des ministres de Louis XV et les surprises des révolutions du Maroc déjouèrent longtemps leurs efforts. C'est ainsi que les bons offices des négociants Meuve et Sturla restèrent inutiles en 1724 et en 1726. En 1733 le Marseillais André Rey, résident de Salé, fut envoyé en mission à Mequinez et rapporta à Paris une lettre du chérif, mais il ne put décider Chauvelin à répondre par une véritable ambassade.

En 1750 cessa l'anarchie marocaine et la fin du XVIII^e^ siècle fut remplie par le règne brillant de Sidi Mohammed. Aussitôt un autre Marseillais, Joseph-Étienne Rey, établi à Salé et à Saffi, attira l'attention du gouvernement sur les qualités et les bonnes dispositions de ce prince dont il avait conquis la faveur. La carrière de ce second Rey, qui devait prolonger jusqu'après 1780 son existence aventureuse au Maroc, fut singulièrement agitée. On le voit, en 1751, mettre son influence au service des Danois qui formaient alors une compagnie d'Afrique, leur faire concéder le monopole du commerce des ports de Saffi et de Sainte-Croix, et devenir leur consul. En même temps, il obtenait du chérif un curieux diplôme qui l'accréditait comme son négociateur auprès des autres puissances et particulièrement des Français. Rentré à Marseille en 1756, il écrivait à Machault qu'il était muni de pleins pouvoirs pour traiter de la paix. Au même moment un autre négociant marseillais célèbre, l'auteur du *Voyage littéraire de la Grèce*, Pierre-Augustin Guys, qui avait un comptoir à Saffi, offrait ses bons offices au ministre. Il inspirait plus de confiance et des pourparlers étaient entamés, puis la guerre de Sept Ans faisait de nouveau tout laisser en suspens.

En 1762 Sidi Mohammed fit lui-même des avances par l'intermédiaire de Joseph-Étienne Rey. Il l'avait rappelé de France à Marrakech, lui avait confié des lettres pour la Cour et l'avait chargé d'aller conclure la paix. Un Marseillais, ambassadeur plénipotentiaire du chérif auprès de la cour de France, ce n'était pas un spectacle banal. Rey ne retira de cette fortune ni honneur, ni profit. Il avait des

ennemis, parmi lesquels Guys et ses protecteurs. Le duc de Praslin, mis en défiance contre lui, l'accueillit mal et lui présenta des propositions inacceptables qui ne pouvaient qu'indisposer Sidi Mohammed. Rey congédié de la Cour, malade, se trouva au même moment ruiné et réduit à vivre de charité. Il avait sans doute commis des fautes et s'était laissé aller un moment à sacrifier les intérêts français à ses intérêts personnels. Mais on ne peut se défendre d'éprouver de la sympathie pour ce Marseillais hardi qui avait donné toujours d'excellents conseils aux ministres et aurait pu faire signer la paix désirée avec le Maroc, dès 1751 peut-être ou au début de 1764, s'il avait été écouté. Dès lors la malechance s'acharna sur lui; il devait quitter le Maroc criblé de dettes, en 1781, à 78 ans. Cependant ses efforts ne furent pas inutiles. En le congédiant Praslin faisait reprendre la négociation en sous œuvre auprès du chérif et se servait encore de l'intermédiaire d'un Marseillais, le marchand Salva. C'est lui qui fut le véritable négociateur du traité de paix de 1767 que le comte de Breugnon, dans son ambassade toute d'apparat, n'eut plus qu'à signer.

Les circonstances paraissaient maintenant favorables pour l'expansion française. L'espoir de la paix avait fait renaître aussitôt les anciens projets. Le futur bailli de Suffren, alors lieutenant de vaisseau, qui accompagna Breugnon, reprenait dans un mémoire les plans de Roland Fréjus. Il proposait de fonder aux îles Zaffarines un établissement qui pourrait faire un commerce très avantageux ; la rade très sûre servirait de port de refuge en cas de guerre avec les Anglais. Malheureusement la paix de 1767 fut loin de donner tout ce qu'elle promettait. Sans doute elle fut respectée jusqu'à la fin du XVIII^e^ siècle, le prestige de la France était rétabli et les relations eurent une intimité qu'elles avaient perdu depuis le XVI^e^ siècle. Les Français furent les plus nombreux parmi ces Européens que le chérif Mohammed, épris de civilisation européenne, attira à sa cour. Mais le Maroc restait misérable. Mohammed, prince intelligent, avait voulu favoriser son développement économique, mais sa cupidité avait tout gâté. Pressurant ses sujets, il avait bientôt dégoûté par ses tyrannies les marchands européens que les espérances du règne nouveau avaient d'abord attirés en foule. Les Marseillais restèrent donc peu nombreux dans les ports du Maroc, bien que leur commerce fût le plus actif. Ils n'y formaient pas de nation organisée quoique leur chambre de commerce, qui rêvait en 1767 une grande expansion française au Maroc, eût

demandé l'application dans ce pays des règlements des Échelles du Levant et de Barbarie. Même le consul de France, demeuré seul européen à Salé ou plutôt à Rabat, la ville jumelle, vivait isolé à la fois des autres consuls, tous établis à Tanger, et de ses marchands. Ceux-ci avaient dû s'incliner devant la volonté despotique du chérif. Ennemi de Salé, il avait favorisé d'abord Saffi, puis Sainte-Croix, enfin il avait fait de Mogador, ville nouvelle, le grand marché du Maroc. En 1777 douze maisons françaises seulement existaient au Maroc ; Mogador en comptait cinq ; en 1789 il n'en subsistait plus que six, toutes établies dans ce port.

Les efforts des Marseillais au Maroc ne devaient pas être perdus. Leur activité semble avoir été assez stérile au premier abord. Mais est-ce un mince résultat d'avoir maintenu jusqu'au bout, malgré les circonstances les plus difficiles et les rivalités les plus ardentes, la prépondérance du commerce et surtout du nom français ? Ces marchands, qui n'étaient pas toujours recrutés parmi l'élite de la bourgeoisie marseillaise, furent des représentants hardis de l'expansion française. Grâce à eux, ce n'est pas seulement au nom du voisinage de l'Algérie, c'est en vertu de traditions séculaires, d'efforts, que d'autres Européens n'ont pas accomplis, pour y faire pénétrer la civilisation européenne à la suite du commerce, que nous avons le droit de revendiquer l'honneur d'exercer une action spéciale dans ce pays, de le faire sortir enfin de son anarchie et de sa léthargie séculaires, pour lui donner une nouvelle vie et la prospérité.

En définitive l'initiative marseillaise a été particulièrement féconde en Barbarie. Elle a préparé notre empire colonial de l'Afrique du Nord. Sans rien exagérer, il est permis de dire que nous lui devons à la fois l'Algérie et la Tunisie et le rôle que nous pouvons jouer au Maroc. C'en est assez pour glorifier les efforts obscurs de ces négociants, artisans inconscients, parfois même peu recommandables, d'une grande œuvre. Qu'elle qu'ait pu être l'indignité de certains d'entre eux, inclinons-nous devant la stoïque patience et l'audace de ces pionniers de la civilisation sur le sol inhospitalier de la Barbarie.

CHAPITRE V

LA COLONISATION MARSEILLAISE EN DEHORS DE LA MÉDITERRANÉE AU XVIII[e] SIÈCLE

I. — *Les colonies d'Amérique : Georges Roux... Victor Hugues* (1).

Au XVI[e] siècle, les Marseillais faillirent prendre part à la colonisation française en Amérique, tout à ses débuts. C'était l'époque où quelques armateurs hardis, réduits à leurs propres forces, peu ou point soutenus par le gouvernement, disputaient aux Portugais et aux Espagnols les routes des mers. A leur tête se distinguèrent les Ango de Dieppe. Le Brésil attirait particulièrement les Français depuis les obscurs voyages des capitaines normands comme Paulmier de Gonneville, au début du siècle. Voici l'unique épisode de ces luttes obscures dans lequel on ait relevé jusqu'ici l'intervention des Provençaux. Le récit en a été fait récemment par M. de la Roncière dans une de ses intéressantes études sur notre marine du XVI[e] siècle, d'après un manuscrit de la Bibliothèque nationale.

« En décembre 1530, le baron de Saint-Blancard, général des galères, envoyait au Brésil *la Pèlerine* commandée par Dupéret et montée de 120 hommes, pour établir un comptoir sur la côte américaine. Arrivé à Pernambouc, Jean Dupéret prit terre en dépit d'une violente attaque des Indiens, excités et conduits par six Portugais. Il construisit un fort où il s'établit avec soixante-dix hommes pour poursuivre ses opérations commerciales, tandis que *la Pèlerine* retour-

(1) Pour la bibliographie de ce chapitre et des suivants voir les notes.

nait en France avec du bois de Brésil, des quintaux de coton, du minerai d'or, des graines, des peaux de léopards et six cents perroquets sachant déjà quelques mots de français.

Elle était parvenue sans encombre jusqu'à Malaga quand son nouveau capitaine, Débarrau, commit l'imprudence d'accepter l'escorte de dix caravelles portugaises. Mandé, le 15 août 1531, à bord de la capitane d'Antonio Correa, sous prétexte de conseil de guerre à tenir, Débarrau fut chargé de fers et son navire confisqué. Informé par cette capture de la fondation du comptoir de Pernambouc, le roi de Portugal envoya aussitôt une escadre pour le détruire. Après dix-huit jours de siège, en décembre 1531, le sieur de la Motte, qui avait remplacé Dupéret, capitula sous promesse d'être transporté en territoire ami. Le chef d'escadre portugais, Pedro Lopez, jura et, le tour joué, pendit le commandant français et vingt de ses hommes, gardant toutefois deux prisonniers vivants pour le festin de ses bons amis les sauvages auxquels il les livra. Avisé de cette infamie, Saint-Blancard se fit justice lui-même en enlevant, avec cinq de ses galères, le premier vaisseau portugais qu'il rencontra (1). »

Est-ce l'insuccès qui dégoûta les Provençaux de ces expéditions sur l'Océan? Leur activité s'était dépensée jusque-là tout entière dans la Méditerranée ; la signature des Capitulations, en leur rouvrant le Levant, dut les y retenir. C'est le même Saint-Blancard qui préluda à la fondation des nouveaux établissements marseillais de la Méditerranée orientale par la grande croisière de 1560. Puis les guerres de religion troublèrent Marseille plus qu'aucune autre ville. La Ligue, la lutte de Casaulx et de Libertad, y laissèrent des ferments de discorde qui paralysèrent beaucoup l'initiative des Marseillais dans la première moitié du XVII^e^ siècle. Enfin ceux-ci furent tenus à l'écart des combinaisons de Richelieu et de Colbert. Suivant les idées du temps le partage était tout naturel : aux ports du Ponant le monopole des entreprises sur les Océans; à Marseille celui du commerce et de l'expansion sur les rives méditerranéennes. Ainsi les Marseillais ne participèrent pas aux grandes entreprises coloniales du XVII^e^ siècle.

Cependant Colbert avait créé dans le grand port provençal une raffinerie de sucre ; c'est pour l'alimenter que les premiers navires

(1) Charles de la Roncière. *L'armateur Jean Ango et la liberté des mers.* Le Correspondant, 25 février 1902.

marseillais furent autorisés, par permission spéciale, à partir de 1672, à aller charger des sucres bruts aux Antilles, malgré le privilège de la compagnie des Indes Occidentales. Celle-ci disparut bientôt en 1674. Mais le commerce des îles d'Amérique resta réglementé de telle sorte que Marseille en fut pratiquement exclue. C'était toujours pour les besoins de sa raffinerie qu'elle y envoyait « deux ou trois vaisseaux chaque année sur des permissions particulières... Cette ville ainsi organisée se passait d'un commerce qu'elle ne connaissait pas ; la machine était autrement montée (1) ».

Un obstacle paraissait insurmontable pour la faire participer au commerce des colonies, c'était la franchise de son port. Comment empêcher l'invasion des produits étrangers sur ses navires? Aussi, quand les lettres patentes de 1717 ouvrirent plus largement les Antilles aux armements des ports français, Calais, Dieppe, Le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Cette, furent désignés nominativement, le nom de Marseille fut omis. Ce fut l'occasion saisie par les Marseillais pour obtenir les facilités de plus en plus désirées d'étendre leur activité aux colonies. Si l'on en croit, en effet, le préambule des lettres patentes de février 1719 « portant règlement pour le commerce qui se fait de Marseille aux Isles françoises de l'Amérique », ils avaient commencé de l'entreprendre avec succès avant l'exclusion de 1717 (2). Des Marseillais de distinction étaient même déjà établis aux Antilles et y occupaient une situation en vue. Tel ce Jacques de Franceschi, d'une famille d'origine florentine et corse, établie à Marseille depuis cent ans et alliée aux meilleures maisons de la ville (3), qui avait épousé en 1713 Catherine Rose de Gallon, fille du commandant du château du Fort Royal à la Martinique. L'intendant d'Orgeville avait signé à son contrat (4). Pour obtenir les lettres patentes de 1719, il avait fallu laisser porter une atteinte nouvelle et particulièrement grave à la franchise du port. Un bureau du Domaine d'Occident y fut établi et le

(1) Mémoire de la Chambre de Commerce, du 31 juillet 1749. HH, 45.

(2) L'année 1717 même, 24 navires étaient partis de Marseille pour cette destination.

(3) Ce Franceschi était fils de Catherine de Saint-Jacques, d'une famille qui avait donné des échevins à Marseille.

(4) Adrien Artaud. *Un Armateur Marseillais, Georges Roux*. Paris, Champion, 1890, in-8°. Bien des détails de ce chapitre sont empruntés à ce remarquable travail d'un des négociants marseillais les plus distingués.

Règlement assujettissait les opérations de chargement et de déchargement à une série de formalités et de déclarations qui nécessitaient l'intervention constante des commis des Fermes. De plus, certaines marchandises, dans des cas spécifiés, étaient assujetties à l'entrepôt. L'étendue des sacrifices consentis fait voir mieux que toute autre chose le prix que les Marseillais attachaient à leur admission définitive aux colonies.

Ils allaient rapidement en profiter pour le plus grand bénéfice de leur ville, de la Provence et des Antilles elles-mêmes. La Martinique était alors la plus prospère des possessions françaises. Les plantations étaient beaucoup moins développées à la Guadeloupe, et surtout dans les autres Iles du Vent ; à Saint-Domingue, la future reine des Antilles, notre colonisation en était à ses débuts. La Martinique, même, n'avait encore d'*habitations* que sur ses côtes : l'immigration et la traite n'y avaient amené que 6.000 blancs et 14.000 noirs. Les entreprises coloniales de Law venaient de donner aux îles d'Amérique de grandes espérances, tandis que la hausse des denrées coloniales procurait aux planteurs de beaux bénéfices. Mais ce moment de prospérité factice avait été suivi d'une dépression et d'une gêne profondes lors de la débâcle du système. L'intervention des armateurs et des négociants marseillais allait contribuer fortement à faire entrer la Martinique et nos autres colonies dans la voie d'une prospérité définitive et inespérée.

La terrible peste de 1720 et ses néfastes effets sur la richesse et la vitalité de Marseille retardèrent de quelques années leurs entreprises. On est étonné de l'extension rapide qu'elles prirent ensuite pendant la période de paix maritime qui s'étend jusqu'à 1743. Dans les vingt ans qui suivirent 1723, 682 bâtiments furent expédiés aux Iles, 42 en 1743, l'année de la rupture avec l'Angleterre. Plus de quarante vaisseaux étaient armés en permanence pour cette navigation. C'étaient, pour la plupart, de gros navires d'un tonnage bien supérieur à ceux que les Ponantais employaient à la même destination. Beaucoup, du port de 10.000 à 12.000 quintaux, pouvaient charger de 1.500 à 1.600 et même jusqu'à 2.000 barriques de sucre, tandis que les Ponantais n'en pouvaient prendre que 200 à 300 et même moins (1). Les Marseillais en évitant la multiplicité des armements, qui leur

(1) Mémoire du 20 novembre 1741. HH, 45. Arch. de la Chambre de Commerce.

était habituelle dans la Méditerranée, avaient su d'emblée s'adapter aux nécessités de la grande navigation. Pour équiper cette flotte, 200 officiers, 2.000 matelots, étaient venus renforcer la marine de leur ville.

En dix ans, de 1735 à 1744, ces navires avaient transporté aux Iles pour 24 millions de marchandises et en avaient rapporté pour 66 ; en 1743 les envois avaient monté à 4.345.041 livres et les retours à 10.414.358. En réalité, le trafic était même beaucoup plus important, car les Marseillais emportaient plus d'espèces encore que de marchandises ; quant aux chargements de denrées coloniales, une partie, souvent considérable, était laissée dans les ports espagnols, depuis Cadix qui en prenait la plus forte quantité. Les lettres patentes de 1719 avaient sévèrement interdit, sous peine de 10.000 livres d'amende, d'y faire escale. Mais l'intérêt des colonies était tellement opposé à cette interdiction qu'elle avait été levée en janvier 1726. La Chambre de Commerce pouvait écrire, non sans un peu d'exagération, en 1749, que le commerce des Iles « faisait la base de tous les autres commerces de Marseille. »

De nombreux armateurs et négociants y prirent part. Mais il avait à sa tête deux frères, les deux armateurs les plus fameux du port provençal au XVIII[e] siècle, Georges et André Roux. Fils d'un négociant déjà entreprenant qui, de l'île de Tino, dans l'archipel, était venu résider à La Ciotat et commercer à Marseille vers 1715, ils étaient les neveux de ce Franceschi marié à la Martinique deux ans auparavant. C'est avec son père (1) que Georges Roux fit, autour de 1720, ses premiers voyages à la Martinique où il devait, par la suite, expédier tant de navires. La plupart des autres armateurs qui se firent un nom dans le commerce des Antilles furent souvent intéressés dans les entreprises des Roux et plus ou moins formés à leur école. Jean-Baptiste Besson, Antoine Tarteiron, Joseph et Georges Audibert, Truilhier l'aîné, Borély, fondateurs de maisons riches et honorées, peuvent être cités parmi les plus marquants (2).

Toute une population nouvelle avait été attirée à Marseille. Aussi,

(1) Jean-François Roux fut fait chevalier de Saint-Michel et reçut une pension royale pour prix de services rendus, vers 1725. Pour plus de détails sur la famille et la personne des Roux, voir le livre de M. Adrien Artaud.

(2) On peut mentionner encore les noms de Mallet, Amphoux, Gouffre et Fesquet, Lioncy.

la ville décimée par la peste de 1720, fut-elle bientôt plus peuplée qu'auparavant. Les fabriques anciennes avaient vu doubler leur activité, d'autres avaient été créées. « Tout un peuple nouveau, qui n'avait d'autre industrie que celle que le commerce des Iles lui faisait exercer », en vivait.

La Provence entière n'en ressentait pas moins les bienfaits. L'industrie et, surtout, l'agriculture, en avaient reçu une impulsion telle qu'il ne semblait plus qu'elles pussent se passer du débouché que leur offraient les colonies. « Si cette ressource unique leur était enlevée, lit-on dans un mémoire de 1749, que serait-ce d'un pays sans fertilité et sans industrie ? Les terres défrichées à grands frais seraient de nouveau désertées, les fabriques intérieures de la Province, de savon, de chapeaux, de fayance, de verres, etc., abandonnées et les habitants des lieux circonvoisins de Marseille replongés dans leur première misère. Le commerce de l'Amérique accordé à cette ville les a rendus laborieux. L'assurance de déboucher utilement leurs vins, leurs huiles, leurs eaux de vie, capres, amandes, figues, prunes et autres fruits et denrées, leur a fait faire des plantations considérables dont la production ne payerait plus la culture s'ils étaient réduits à une consommation purement locale... Ces mêmes denrées, qui se troquaient autrefois, se vendent aujourd'hui en argent comptant ; cet appas en ouvrant des voies inconnues jusques alors a rendu les Provençaux plus industrieux » (1).

La culture de la vigne avait pris une grande extension, surtout sur l'aride territoire de Marseille, parce que les vins et les eaux-de-vie formaient le fond de la cargaison de tout navire expédié aux Iles. « Tout calculé, écrivait un contemporain, on peut assurer que nos coteaux et nos terres les plus ingrates produisent du sucre, du café, de l'indigo, etc., puisque les retraits qu'elles occasionnent consistent en ces denrées qui, vendues en Italie ou au Levant, font le même effet que si nos vins y étaient transportés (2). » La qualité des vins de Provence ne pouvait rivaliser avec celle de leurs concurrents bordelais, bien qu'on eût construit de vastes chaix où on les travaillait pour les améliorer. Mais, comme le faisait remarquer un mémoire,

(1) 31 juillet 1749. HH., 45.

(2) *Le commerce de l'Amérique par Marseille*,... par un citadin. Avignon, 1764, 2 vol. in-4°. L'auteur de cette étude très complète des ordonnances sur la matière était Auguste Chambon, receveur des finances à Marseille.

« l'habitant moins riche ou plus économe regarde les vins de Provence comme nécessaires et ceux de Bordeaux comme superflus. »

La prospérité de la culture des oliviers n'était pas moins liée au commerce des Iles. « La consommation annuelle des vins, écrivait la Chambre de Commerce en 1749, est de 60.000 milleroles, de 75 chopines l'une, celle des huiles de 12.000 milleroles, celle des eaux-de-vie de 18.000 quintaux, ainsi des autres articles à proportion. » Ces autres articles étaient d'une très grande variété, si l'on en juge par la longue liste contenue dans le même mémoire. (1) Tandis que la Provence écoulait ses produits, les colonies voyaient leur alimentation assurée à meilleur compte et les Marseillais se vantaient que les Ponantais ne pouvaient pas les suppléer pour tout ce qu'ils fournissaient (2).

Les colonies retiraient en outre de leurs relations avec Marseille le même bénéfice que la Provence, par le nouveau débouché ouvert à leurs produits dans la Méditerranée. Mais elles y gagnaient beaucoup, puisque les navires marseillais rapportaient bien plus de denrées coloniales qu'ils n'emmenaient de produits français. Les planteurs avaient échappé aux exigences des Ponantais, maîtres auparavant de les leur imposer ; ils obtenaient des prix plus favorables pour leurs récoltes ; ils pouvaient étendre leurs cultures sans crainte, tellement les besoins du marché méditerranéen s'accroissaient avec rapidité.

On l'avait vu d'abord pour les sucres. Les Antilles avaient supplanté le Brésil sur les marchés italiens, puis sur ceux du Levant. Les Portugais avaient dû arracher en partie leurs plantations et les Anglais avaient perdu une branche de leur commerce dans la Méditerranée. L'Italie seule achetait aux Marseillais jusqu'à 200.000 quintaux par an, et même davantage, de sucres terrés aux colonies ou raffinés à Marseille, car, depuis Colbert, l'exportation des sucres bruts à l'étranger restait interdite. Sept nouvelles raffineries, dues exclusivement à l'initiative privée, avaient été créées à côté de

(1) HH., 45. — Cf. *Le commerce de l'Amérique par Marseille*. T. I, p. 247-69.

(2) « Seraient-ce les ports du Ponant qui porteraient aux colonies tant d'articles de marchandises et de denrées qu'on ne trouve qu'à Marseille ? Leurs navires viendraient-ils à grands frais s'y pourvoir de tant de choses nécessaires que les Iles ne cesseraient de demander ? » *Ibid.* HH., 45.

l'ancienne manufacture privilégiée de Colbert, seule encore en 1719 (1). Chose étrange, tandis que les étrangers consommaient à bon compte les sucres de nos planteurs, les Français du Midi en étaient privés et forcés d'acheter plus cher les produits de la raffinerie privilégiée. Ce ne fut qu'en 1740 qu'un arrêt du Conseil donna satisfaction aux réclamations en supprimant la surtaxe de droits payés à l'entrée du royaume par les autres raffineries. L'importation des sucres coloniaux fut encore accrue.

Après les sucres ce fut le café dont Marseille devint le plus grand marché dans la Méditerranée. On vit alors les cafés des Iles supplanter ceux du Levant. Si l'arôme en était moins estimé, le prix en était beaucoup moins élevé. Les anciennes habitudes furent tellement bouleversées qu'on vit les échelles du Levant recevoir du café d'Amérique comme elles en recevaient déjà le sucre. L'indigo, le rocou, le cacao, le tabac, d'autres produits moins importants tels que la casse, les canéfices, le gingembre, étaient aussi amenés à Marseille et revendus dans toute la Méditerranée (2).

L'ouverture de nouveaux débouchés d'une telle importance aurait suffi à préparer les progrès de la colonisation. N'eussent-ils rendu que ce service, les Marseillais auraient pu s'attribuer en partie le mérite de la prospérité des Antilles au XVIII^e^ siècle. Mais c'est grâce à d'autres avantages, procurés par leur initiative, que l'extension des plantations fut rendue facile et rapide.

Le numéraire faisait défaut aux colonies. Pour y augmenter la consommation des produits de la métropole, l'ordonnance du 4 mars 1699 avait interdit d'y porter des espèces monnayées du royaume. Les planteurs, ne pouvant échanger leurs produits que contre des marchandises de France, obligés de subir les conditions des négociants, étaient réduits à une situation précaire (3). Les Marseillais, en transportant aux Antilles leurs vieilles habitudes commerciales du Levant, y transformèrent à la fois les conditions du commerce et de la vie économique tout entière.

(1) Raffineries Garric, Sabbatier, Bonnefoi, Gautier, Sauget, Bon

(2) Voir les chiffres moyens donnés par Chambon (*Le Commerce de l'Amérique par Marseille*, I, 270) : 25.400.000 liv. pesant de sucre, 2.483.000 de café, 734.000 de cacao, etc. — Cf. l'état des importations des denrées des colonies par les différents ports en 1775, dans l'*Encyclopédie méthodique*. Commerce, t. II, p. 547.

(3) Au sujet du manque d'argent dans les Antilles, v. Peytraud (*L'Esclavage aux Antilles françaises avant 1789*. Paris, Hachette, 1897), passim, notamment p. 133-35, 64, 72.

On a vu quelle était la variété des produits de Provence, du Languedoc, du Dauphiné, du Lyonnais, qui composaient les cargaisons des vaisseaux armés pour l'Amérique, et quel grand profit les Iles en retiraient pour leur alimentation. Mais la valeur de tous ces produits était bien loin d'égaler celle des denrées coloniales rapportées au retour. Pour les payer chaque navire prenait une somme considérable de numéraire en monnaies d'Espagne. Celles-ci affluaient à Marseille parce que les entrepôts du port franc alimentaient largement les marchés espagnols en denrées et marchandises de toutes sortes. Il est vrai que le commerce du Levant et de Barbarie n'en avait souvent pas trop, ni même assez, pour ses besoins. C'était donc à leur passage dans les ports espagnols, à Cadix surtout, relâche tout indiquée sur la route d'Amérique, à l'entrée de la Méditerranée, que les Marseillais s'approvisionnaient. Pistoles, escalins, réaux, furent bientôt si abondants aux colonies qu'ils en devinrent la monnaie courante. Il semble bien que les Roux prirent l'initiative de ce trafic ; ce sont eux, tout au moins, qui lui donnèrent toute son activité. La Chambre signalait comme un fait avéré, en 1765, que Georges Roux, en trente ans de commerce, avait fait passer aux Iles plus de 60 millions de numéraire (1).

« Marseille, ajoutait-elle, a répandu dans les Isles françaises, avec les espèces, l'émulation et l'industrie. » C'était, en effet, une vie nouvelle que l'abondance de celles-ci avait suscitée. Les colons, libérés de l'obligation d'un troc onéreux, purent vendre et acheter avec avantage suivant leurs désirs et leurs besoins.

La main-d'œuvre manquait aux Antilles, autant que l'argent, pour le développement des cultures. Il ne fallait guère compter sur les *engagés*, immigrants pauvres venus d'Europe, pour une extension rapide des plantations. L'instrument indispensable c'était l'esclave noir. Or, malgré les privilèges accordés aux compagnies du Sénégal ou de Guinée, chargées spécialement de fournir la main-d'œuvre africaine aux colonies, les esclaves y étaient restés peu nombreux. En 1688, il n'y en avait que 27.000 dans toutes les Iles, dont 11.000 à la Martinique. Les 6.000 blancs de cette colonie n'en possédaient que 14 à 16.000 au début du XVIII[e] siècle. L'abondance du numéraire

(1) Mémoire de 1765. 44, 48. — Dans celui de 1749, elle citait le chiffre de huit millions pour dix ans de commerce (HH, 45). C'est donc postérieurement à la première guerre de Sept ans que ce commerce aurait pris tout son développement.

permit de les payer cher. Quand on apprit que les colons acceptaient de donner jusqu'à 1.200 et 1.500 livres pour un esclave, les négriers ponantais affluèrent. En quelques années la progression fut rapide. En 1754, on comptait 60.000 noirs sur les plantations de la Martinique, 50.000 sur celles de la Guadeloupe, 230.000 sur celles de Saint-Domingue (1).

Avec l'abondance de l'argent et des bras rien n'empêchait plus les Antilles de prospérer rapidement. Les Marseillais aidèrent même directement, paraît-il, à l'extension des cultures. Les Roux auraient eu à Saint-Pierre des agents habiles qui employèrent de grosses sommes en prêts aux colons, garantis par les récoltes (2). Aussi les *habitations* de planteurs de sucre, de café, d'indigo, de rocou, de tabac, etc., se multiplièrent-elles dans l'intérieur de la Martinique resté jusque là inculte et couvert de forêts. « Les défrichements y furent même portés si loin, écrivait la Chambre de Commerce de Marseille, qu'on y était obligé d'aller chercher du bois dans les Isles voisines des sauvages. »

Enfin, les Marseillais rendirent aux Antilles un dernier service qui ne fut pas le moindre. On sait que le café devint avec le sucre leur principale richesse, au XVIII[e] siècle. Or, c'est à eux qu'elles la durent en partie. D'abord le Marseillais Mourgues doit partager avec Desclieux l'honneur d'avoir introduit aux Antilles les premiers plants de café. C'est en 1721 que Mourgues et M. de la Mothe Aigron réussirent à enlever par ruse des semences fraîches aux Hollandais de Surinam, malgré la défense rigoureuse de sortir de cette colonie du café en cosses. Mourgues cacha dans son linge une livre de café fraîchement cueillie et parvint à le porter à Cayenne où il le sema suivant la méthode qu'il avait vu pratiquer à Surinam. Plus de douze cents plants réussirent et fournirent bientôt des semences à tous les habitants de l'île de Cayenne. Dès 1726 ce café était introduit à la Martinique et essayé dans l'habitation même de Desclieux. C'est en 1728 seulement que celui-ci rapporta de France, au prix de difficultés restées légendaires, à cause des péripéties de la traversée, trois plants

(1) Voir Peytraud. L'*Esclavage*, etc.; au sujet de l'insuffisance de la traite, passim; — au sujet du prix des esclaves, p. 126 : de 400 liv. environ à la fin du XVIII[e] siècle, le prix moyen était monté à plus de 1000 après 1740; — au sujet de la quantité des Noirs esclaves, p. 135-139.

(2) Ad. Artaud, op. cit. p. 52, sans indication de source. Je n'ai rien trouvé à ce sujet dans les archives de la Chambre de commerce.

provenant d'un jeune caféier du jardin royal de Paris, issu lui-même de graines envoyées d'Amsterdam. Les plants réussirent à merveille et n'attendirent que trois ans pour donner des fruits (1). C'était un début bien modeste et il pouvait se faire qu'il n'y eût là qu'une expérience intéressante; le sol et le climat étaient propices, mais il fallait vulgariser l'usage du nouveau café. Jusque là on ne connaissait que ceux d'Arabie, acclimatés depuis peu à Bourbon. Les Marseillais en achetaient au Caire de grandes quantités; ils les revendaient dans toute la Méditerranée, mais ils ne pouvaient les introduire en France: la nouvelle Compagnie des Indes avait été investie du monopole en 1723.

Il y avait donc deux obstacles à vaincre pour introduire en France le café des Iles d'Amérique: les consommateurs devaient trouver, au début surtout, le nouveau produit très inférieur en arôme et en finesse (2); la Compagnie des Indes devait être naturellement hostile à une concurrence inattendue. Les premiers furent facilement gagnés: les planteurs réussirent vite à améliorer leurs cafés et surtout purent les vendre à des prix beaucoup plus bas que ceux du Levant, grevés de frais par l'avidité des Turcs. Ce bon marché nouveau (3) devait rendre bientôt populaire l'usage de la chaude boisson restée jusque là de consommation restreinte. Mais la Compagnie devait opposer une résistance aussi acharnée que prolongée.

C'est tout au début même des essais de culture que les Marseillais tentèrent de faire connaître le café des Iles. A la fin de 1727, *la Vénus*, capitaine Roux (4), en apporta quelques livres à Marseille au moment où les cafés du Levant étaient devenus d'une cherté extrême. La lutte commença aussitôt avec la Compagnie des Indes. Celle-ci, pressentant le danger pour l'avenir, fit saisir les 30 livres apportées par la *Vénus*. La saisie était-elle régulière? Le monopole de la Compagnie ne pouvait être invoqué puisqu'il n'empêchait pas l'introduction des cafés

(1) *Le Commerce de l'Amérique par Marseille*, t. I, p. 286.

(2) *Ibid.*, p. 280.

(3) De 1680 à 1715 le prix de la livre de café (397 grammes) à Marseille dépassa la plupart du temps 1 livre (V. mon *Hist. du commerce du Levant*. Appendice. Tableau VIII). Par suite des entraves mises au commerce par les pachas il monta à 3 livres en 1727. En 1736 il était à 14 sols, en 1737 à 8 sols. Plus tard il fut couramment de 12 sols.

(4) M. Ad. Artaud pense que ce capitaine marseillais devait être Georges Roux lui-même.

dans le port franc de Marseille. Il y avait un autre argument : le café ne figurait pas parmi les marchandises énumérées dans les lettres patentes de 1717 et 1719 qui réglaient le commerce des Iles. Mais comment eût-on pu en faire mention ? Ce premier débat dura deux ans ; la Chambre de Commerce y était intervenue. Le 17 mars 1732, elle adressait au ministre un mémoire « sur les avantages à espérer de la plantation des caféiers aux Isles françaises de l'Amérique (1). »

Première satisfaction fut accordée par la Déclaration du roi du 27 septembre 1732. Les cafés de la Martinique, Guadeloupe, Grenade, Marie Galante, purent être apportés à Marseille, Bordeaux, Bayonne, la Rochelle, Nantes, le Havre, Dunkerque, Saint-Malo, mais uniquement en entrepôt pour la réexportation. La joie fut grande dans les Iles du Vent, surtout à la Martinique où le terrible tremblement de terre de novembre 1727 avait fait périr tous les cacaoyers; le succès complet des caféiers promettait aux planteurs un ample dédommagement. L'arrêt du conseil du 20 septembre 1735 étendit la faveur aux habitants de Cayenne et de Saint-Domingue.

Cependant la victoire avait été incomplète. Les Marseillais sollicitèrent activement la suppression de l'obligation de l'entrepôt et de la réexportation. Malgré les résistances de la Compagnie des Indes, les arrêts du conseil du 29 mai 1736 et du 2 avril 1737 finirent par accorder la libre introduction dans le royaume par le commerce des particuliers. Les Marseillais mirent le plus d'ardeur à en profiter et leur port fut le grand marché du café des Iles. Ils en revendaient plus encore dans le Levant que dans le royaume. Mais la Compagnie des Indes trouvait leur concurrence gênante. Elle prit sa revanche en 1746 : l'interdiction leur fut renouvelée par l'arrêt du conseil du 28 octobre 1746 (2) d'introduire des cafés des Iles en France, sous prétexte qu'ils pouvaient y mêler par fraude des cafés du Levant et porter atteinte au monopole de la Compagnie. Les protestations énergiques et répétées furent vaines; le gouvernement voulait soutenir la Compagnie chancelante; il fallut attendre sa chute en 1767 (3). Le commerce marseillais fut frappé, mais les colonies souffrirent moins :

(1) HH, 54.

(2) Arch. de la Chambre, II, 56. — Pour les autres arrêts v. Ibid. II, 32. — Ils ont tous été publiés dans *Le Commerce de l'Amérique par Marseille*, t. I, 290-352.

(3) V. au sujet de cette querelle les délibérations, la correspondance et de nombreux mémoires (HH, 54 et suiv.) de la Chambre de Commerce entre 1747 et 1767. — Avant l'arrêt de 1746 les droits du café d'Amérique, expédié de Marseille dans le royaume, montaient à plus de 30.000 livres par an.

le café des Iles avait conquis droit de cité; l'avenir des plantations était assuré.

Il n'est donc pas exagéré de dire que la Martinique fut en partie redevable aux Marseillais de cette magnifique prospérité qu'elle atteignit au milieu du XVIIIe siècle. Les autres Iles du Vent en profitèrent. L'argent et la main-d'œuvre refluèrent de la capitale de nos possessions à la Guadeloupe et à la Grenade, restée presque inculte jusqu'alors. La Guadeloupe vit doubler en quelques années sa population de blancs et sextupler celle des noirs.

En enrichissant les colonies, les négociants et armateurs marseillais s'étaient enrichis eux-mêmes. Quelle que fût encore la prépondérance du commerce du Levant dans le grand port méditerranéen, de très grosses fortunes, vers 1750, y étaient édifiées dans le commerce des Iles. Le nom de Georges Roux, Roux de Corse comme on l'appelait pour le distinguer de ses nombreux homonymes, était célèbre dans toute la Provence, connu dans les ports du royaume et jusqu'à la cour. Le frère cadet, André, son fidèle associé et collaborateur, était mort prématurément en 1749. L'aîné put seul jouir des honneurs et de la considération mérités par ses services. Leur fortune s'élevait, dit-on, à 30 millions de livres, somme énorme pour l'époque. Ils la dépensaient généreusement; leur train magnifique (1), la fastueuse hospitalité qu'ils donnaient aux personnages de marque, tels que le duc de Richelieu au retour de l'expédition de Mahon en 1756, et même à des princes, tels que l'infant don Philippe, en 1742 et en 1744, les mettaient hors de pair. A la fin de 1743, pour se consacrer tout entier à ses fonctions de premier échevin de la ville, Roux avait déclaré renoncer à diriger lui-même toute opération de commerce. Un an après la mort de son frère il recevait une récompense solennelle de ses services.

Les lettres patentes de 1750, qui érigeaient sa terre de Brue en marquisat héréditaire, sont à rappeler car elles sont la confirmation officielle des services rendus par les négociants marseillais. « Ledit sieur de Roux, dit le préambule, a fait passer, de toutes parts, des milliers d'hommes et de femmes à la Martinique, ce qui a rendu cette île extrêmement peuplée, en sorte que, par cet avantage, elle a formé

(1) L'hôtel de Georges Roux, qui servit de cadre à de si belles fêtes et réceptions, devint en 1805 la préfecture des Bouches-du-Rhône. C'est aujourd'hui le Lycée de jeunes filles de Marseille.

divers autres établissements dans les îles voisines. Il a fait subsister pendant vingt ans cette colonie par le grand commerce qu'il y a fait, en fournissant aux habitants ce qui leur était nécessaire pour leur entretien et outre plusieurs millions d'espèces d'Espagne pour faciliter et aider leur commerce. Il a retiré de la même colonie, en échange de ce qu'il lui a fourni, des denrées du cru du pays et, par le débit de ces denrées dans tous les pays étrangers, il a procuré au royaume plus de trente millions d'espèces qui y sont entrés, et, de ce grand commerce, il a résulté que cette colonie est la plus riche, la plus florissante et la plus peuplée qui soit en Amérique et en état de donner par elle-même des lois aux îles voisines, qu'il a fait profit à nos revenus de plus de deux millions, qu'il a procuré à notre royaume le débit de plus de 50 millions de ses denrées et manufactures et qu'il y a fait entrer en échange beaucoup d'or et d'argent.... Par la grande quantité de vaisseaux et autres bâtiments de mer que l'exposant a eus continuellement, il a procuré l'entretien à des milliers de matelots et autres gens de mer qui nous ont, depuis, servi utilement.... (1). »

Si la figure de George Roux domine toutes les autres, sa renommée ne doit pas les faire oublier. Il avait donné un exemple largement suivi. C'était en sa personne le commerce tout entier de Marseille dont le roi reconnaissait les services en 1750.

Les deux guerres de Sept ans portèrent un coup funeste aux Antilles. Les Anglais étaient les maîtres de la mer, ils capturèrent en masse les bâtiments français qui se risquaient à travers l'Atlantique. La Chambre de Commerce de Marseille affirmait, en 1749, que presque tous ceux qui étaient partis pour les Iles depuis cinq ans avaient été pris. Ce fut bien pis encore après 1756 ; l'acte de piraterie commis par l'amiral Boscawen en pleine paix, suivi d'une série d'autres, avait particulièrement atteint les armateurs marseillais.

L'interruption du commerce et la perte de riches cargaisons furent en partie compensées, il est vrai, par les prises, multiples aussi, faites par nos corsaires. Les armements en course de Georges Roux sont restés légendaires. La tradition parle même d'une prétendue déclara-

1) Lettres patentes de février 1750 portant érection en marquisat de la terre de Brue. Arch. dép. des Bouches-du-Rhône. Reg. Fontenoy, fol. 180-181. — Publiées par Ad. Artaud.

tion de guerre de Georges Roux à Georges roi (1). En 1756, il avait commencé par faire mettre en chantier quatre gros bâtiments spécialement construits et gréés pour la course. Il avait emprunté huit millions de livres pour consacrer immédiatement cette énorme somme aux frais de ses expéditions. Le grand armateur n'espérait rien retirer de cet énorme sacrifice ; il abandonna généreusement à ses équipages la part qui lui revenait dans les bénéfices. Avec des navires, des marins et des officiers de choix, Georges Roux fit beaucoup de mal aux Anglais. Ses capitaines ramenèrent plusieurs fois à la Martinique des prises faites trop près des Iles pour qu'il n'y eût pas trop de risques à chercher à les ramener en Europe (2).

Mais, quelles qu'aient été les pertes que nos corsaires firent éprouver aux Anglais pendant les deux guerres de Sept ans, les planteurs des Antilles n'en auraient retiré à peu près aucune compensation si des armements nombreux n'avaient été faits aux Iles elles-mêmes (3). La rupture des relations avec la métropole amena l'abandon des cultures. Les Portugais du Brésil en profitèrent pour reconstituer leurs plantations de sucre et pour reconquérir momentanément le marché méditerranéen. En 1747, leurs convois apportèrent à Lisbonne « 18.000 caisses faisant au-dessus de 250.000 quintaux qu'ils firent passer en Italie. » Les Iles avaient fini par tomber aux mains des Anglais. Repoussés dans un premier débarquement à la Martinique en 1759, ils s'étaient emparés de la Guadeloupe la même année, après trois mois d'une lutte opiniâtre. La Désirade, les Saintes, Marie-Galante, avaient subi le même sort. En 1762, ce fut le tour de la Martinique, puis de toutes les autres Iles du Vent.

Les Marseillais avaient fait tous leurs efforts pour atténuer la crise. Ils s'étaient distingués parmi les armateurs hardis qui, malgré les dangers et les risques énormes, réussirent à maintenir quelque commerce avec les colonies et à les ravitailler. C'est dans le but de les secourir que Georges Roux, retiré du commerce, reprit ses armements en 1756. L'impuissance de la marine royale et les revers accumulés ne découragèrent pas l'initiative des particuliers. En 1760, l'année la plus désastreuse, puisque aucun navire ne put revenir des Iles à Marseille,

(1) Voltaire écrivait à d'Alembert, le 10 août 1776 : « Je ressemble à M. Roux, de Marseille, qui fit la guerre aux Anglais en 1756 en son propre et privé nom. »

(2) Ad. Artaud, p. 142-156 et 194-218.

(3) La Martinique fut alors un véritable nid de corsaires.

un vigoureux effort fut tenté. Les armateurs se réunirent pour affréter plusieurs bâtiments du roi fortement armés. La Chambre de Commerce se chargea elle-même d'en faire partir un rempli de vivres et de provisions. De son côté, Roux, malgré des pertes successives, continua jusqu'à la fin les expéditions de ses navires. En 1762, sa frégate *La Modeste* fit une campagne mémorable à la côte de Guinée et à Saint-Domingue; son capitaine, Simon, s'y couvrit de gloire ; Choiseul lui envoya une épée d'honneur (1).

En même temps les Marseillais avaient risqué hardiment leurs capitaux. C'est à Marseille que furent contractées les assurances d'un grand nombre de bâtiments expédiés de nos ports pendant les deux guerres. La Chambre de Commerce pouvait écrire, en 1749 : « Il n'est que trop notoire que, sans le secours des assurances faites à Marseille pendant la dernière guerre, on n'aurait pas fait en Ponant tant d'expéditions pour les Isles qui les ont fait subsister malgré des ennemis attentifs à les priver de tous secours. Marseille en a couru les risques et les a bien payés puisqu'il en coûte à ses négociants plus de six millions, ainsi qu'il conste des registres des courtiers et notaires royaux faisant les contrats d'assurances, perte sans compensation attendu la disposition de l'arrêt du Conseil du 12 juillet 1748, qui a réduit les primes d'assurances. » Un autre mémoire ajoutait : « De là il faut conclure que ce ne sont point les armateurs de l'Océan qui ont contribué à approvisionner les Isles, mais bien les négociants de Marseille (2). »

Les Marseillais avaient alors besoin de rappeler au roi leurs services car la jalousie des Ponantais menaçait de les priver du commerce des colonies. Ceux-ci prétendaient que le commerce des Marseillais leur avait été funeste. Ils les accusaient surtout de contrebande : la franchise du port permettait d'introduire aux Iles des marchandises prohibées, telles que les toiles des Indes, du Levant, ou de Hollande, et les « colons entraînés vers la nouveauté préféraient les indiennes étrangères aux petites étoffes de France ». Les Bordelais et les Nantais surtout réclamaient vivement. L'exclusion des Marseillais, telle allait être la récompense des sacrifices réalisés, la compensation des pertes subies.

(1) Ad. Artaud, 214-218.

(2) Arch. de la Chambre. HH, 45. — Il y a naturellement de l'exagération dans ces affirmations Cf. Garnault. *Le Commerce Rochelais au* XVIII^e *siècle*, 5^e partie, p. 44-57.

La Chambre de Commerce n'eut pas de peine à faire voir le néant des griefs des Ponantais. Elle fit ressortir combien l'activité des Marseillais avait été avantageuse aux colonies et aux Ponantais eux-mêmes. Les envois d'argent avaient vivifié le trafic. Sans eux ceux-ci eussent été obligés de rester des mois entiers sur les rades des Antilles pour troquer leurs cargaisons. Les armateurs de Normandie n'auraient pas eu la facilité d'acheter les cotons, devenus l'article le plus essentiel de leur commerce, pour alimenter les manufactures de leur province. Ils eussent été obligés, comme auparavant, « de prendre des sucres en échange de leurs effets. » Autrefois les Ponantais « ne trouvaient pas toujours l'occasion présente et favorable de se débarrasser de quantité de colifichets et modes de Paris », qui étaient devenus presque aussi importants que le reste de leurs cargaisons. Est-ce qu'auparavant, encore, les négriers faisaient une traite aussi active et avantageuse ? En cherchant à faire retirer aux Marseillais la permission accordée en 1719, les Ponantais risquaient de « se faire appliquer l'apologue de l'estomac et des membres (1) ».

Le ministre fut de cet avis et les Marseillais purent profiter de la renaissance du commerce qui suivit la paix de 1748. Car c'est chose étonnante de voir combien les maux de la première guerre de Sept ans furent vite réparés, notamment à la Martinique, malgré les ravages causés par deux terribles cyclones en 1753 et en 1754. Ce fut l'époque des fameuses opérations du P. Lavalette. Le procureur général des Missions des Iles du Vent contribua plus que tout autre à leur relèvement et à l'activité, un peu factice, du commerce entre 1749 et 1756. Ses opérations financières qui remédièrent à la rareté du numéraire et à l'élévation du change, en partie inspirées par les procédés marseillais (2), eurent d'abord d'aussi heureux résultats. Les plantations furent restaurées et étendues. Le P. Lavalette lui-même commença la colonisation de la Dominique restée inculte. Tel fut son rôle qu'on l'accusa plus tard d'avoir voulu accaparer le commerce des Iles du Vent.

Or il est intéressant de rappeler que le père Lavalette était surtout en relations avec Marseille, à cause de l'activité de son trafic

(1) Mémoire pour la Chambre de Commerce de la ville de Marseille, servant de réponse aux plaintes portées contre le commerce de ladite ville aux isles et colonies françaises de l'Amérique, 31 juillet 1749. HH, 1 et 45.

(2) Artaud, p. 132 et suiv.

et surtout des facilités de crédit qu'il y trouvait. Pendant cette période on vit jusqu'à 100 vaisseaux expédiés du port provençal aux Antilles avec des chargements d'une valeur de douze millions, sans le numéraire (1). D'autre part les frères Lioncy et Gouffre, correspondants de Lavalette, avaient accepté de lui en 1756 pour 1.625.000 livres de traites, dont le remboursement leur était garanti par plus de deux millions de marchandises expédiées de la Martinique. Les navires qui les portaient furent pris par les Anglais. Le désastre entraîna la faillite des Lioncy, suivie de celle du P. Lavalette. C'est ainsi que le célèbre procès qui allait amener la suppression des Jésuites eut ses origines à Marseille. Celles-ci, encore incomplètement connues, fourniraient matière à une très curieuse et très attachante étude (2).

Les maux causés par la seconde guerre de Sept Ans et l'occupation des Anglais ne furent pas aussi facilement guéris, après 1763, que ceux de la première guerre après 1748. La Martinique resta profondément atteinte. Un terrible tremblement de terre la ravagea en 1766, détruisant la plus grande partie de Saint-Pierre. La Guadeloupe, il est vrai, avait grandement profité de l'occupation des Anglais. En quatre ans ils y avaient introduit 35.000 noirs. « Il faut convenir, dit un mémoire, que ce fut eux qui l'arrachèrent au néant, tant par le développement des cultures que par la construction du port de la Pointe-à-Pitre. » Mais l'ordonnance de 1764 interdit le commerce entre la Martinique et la Guadeloupe, désormais assez riche pour être rendue indépendante de sa voisine. Or, c'est à Saint-Pierre, grand marché des Antilles françaises, que les Marseillais avaient établi le centre de leurs opérations. C'est de là qu'ils faisaient rayonner leurs opérations sur les autres Iles du Vent. Il leur semblait dur de former de nouveaux établissements dans une île où « les bourgs n'étaient pas encore bien formés », les maisons de commerce peu nombreuses. Le commerce allait être « forcé de passer par les mains d'un petit nombre de spéculateurs qui lui feraient la loi parce qu'ils pourraient se concilier. » Selon la Chambre de Commerce, la défense de communiquer d'une île à l'autre allait « nécessairement entraîner la chute du

(1) Mémoire de 1765. HH, 48.

(2) Un avocat marseillais, M. Autran, doyen de la Faculté libre de droit, possède de très intéressants documents sur l'affaire Lavalette dans ses papiers de famille.

commerce qui se faisait à nos îles par le port de Marseille. » « N'est-il pas douloureux, ajoutait-elle, que des Français ne puissent commercer avec d'autres Français et s'aider entre eux de leur superflu et qu'on donne ainsi des entraves au commerce national ? Où sont les avantages d'une défense aussi contraire à l'équité et au bien du royaume ? On n'en trouve aucun. On voit, au contraire, la Guadeloupe manquer de beaucoup de choses, tandis que la Martinique en regorgeant porte à l'étranger les denrées dont celle-ci a le plus pressant besoin » (1).

En même temps le gouvernement, préoccupé d'aider au relèvement des Iles en leur procurant à meilleur marché leur ravitaillement, songeait à relâcher les liens du pacte colonial (2). Les Marseillais, cependant, avaient conservé assez de capitaux, de navires et d'initiative pour porter des secours immédiats aux Iles. Ils y expédiaient 115 navires en 1764, 408 dans les cinq années qui suivirent la paix de 1763. D'accord cette fois avec les Ponantais, et particulièrement avec les Malouins, ils protestèrent en vain contre la permission accordée aux Anglais de vendre leur morue aux Iles. Déjà « les autres nations y avaient mis un pied sous prétexte d'y aller acheter les sirops et les tafias dont l'entrepôt n'était pas même permis dans le royaume. » On achevait de les ouvrir au commerce interlope, ruine du commerce national. Cependant le ministre, peu touché par ces doléances, établit encore peu après à Sainte-Lucie et à Saint-Domingue deux entrepôts où les étrangers purent vendre et acheter certaines denrées et marchandises (3).

Enfin, les impositions sur les denrées achetées aux colonies, modérées à la Martinique et à la Guadeloupe, avaient été doublées à Saint-Domingue, où elles étaient exorbitantes. « Le découragement et la consternation des négociants étaient si grands qu'ils ne songeaient

(1) *Mémoire sur l'importance du commerce qui se fait de Marseille aux Isles françaises de l'Amérique, sur sa décadence et sur les causes qui l'ont produite.* 1765. HH, 2 et 48.

(2) La question du ravitaillement des colonies fermées aux étrangers fut une des préoccupations constantes de l'ancien régime. Les Marseillais tinrent toujours à affirmer leur zèle. V. par exemple HH, 2 : *Etat des barils farine et des graine et légumes expédiés du port de Marseille pour les Isles françaises de l'Amérique, de 1775 à 1789.*

(3) Arrêt du Conseil du 29 juillet 1767. Arch. de la Chambre de Comm. II, 34. — Déjà, en 1756, les Marseillais s'étaient unis aux Ponantais pour protester contre l'admission des neutres au commerce des Antilles. V. Garnault. *Le commerce Rochelais au* XVIII^e *siècle*, 4^e partie, p. 75-118.

plus à continuer un commerce aussi ruineux. » La Chambre de Commerce de Marseille mentionnait encore d'autres sujets de plaintes dans son mémoire de 1765. Les beaux temps du commerce des Iles étaient passés.

La même année, les Marseillais purent à la fois concevoir et perdre l'espoir que la colonisation de la Guyane allait offrir un nouveau champ à leurs opérations et compenser les difficultés dont ils se plaignaient. Dès 1762, au moment des négociations du désastreux traité de Paris, Choiseul avait songé à faire une importante colonie en Guyane. Il avait envoyé une mission d'étude commandée par le lieutenant-colonel de dragons de Béhague, accompagné d'un botaniste et d'un ingénieur géographe. Le navire *le Patriote* le débarqua à Cayenne le 19 juillet 1762. Le colonel et l'ingénieur étaient chargés d'étudier la topographie du pays et la possibilité d'organiser solidement la défense du nouvel établissement. Il s'agissait aussi de choisir le point le plus propice pour les cultures variées qu'on voulait entreprendre. Les instructions parlaient du cacao, du sucre, du café, de l'indigo et des autres plantations des îles ; elles attiraient l'attention sur le coton et aussi sur les épices, cannelle, girofle, muscade, etc.

C'était sans doute cette dernière préoccupation qui avait déterminé le choix du botaniste de la mission. On avait fait partir avec de Béhague le Provençal Fusée Aublet, élève de Jussieu, à peine revenu de l'île de France où il avait continué les essais d'acclimatation des plantes à épices, commencés par le Marseillais David. Celui-ci avait rempli avec distinction les fonctions de gouverneur du Sénégal et de l'île de France, au service de la Compagnie des Indes. La mission de Fusée Aublet, qui semble avoir été son protégé, paraît bien indiquer qu'il fut mêlé, dès le début, comme le baron de Bessner, aux projets de Choiseul sur la Guyane. Il n'est pas jusqu'au choix des cultures spécialement proposées, indigo, coton, épices, qui ne rappelle les essais de prédilection faits par David à l'île de France (1).

Fusée Aublet s'acquitta brillamment de sa tâche. Il pénétra le premier, au prix de pénibles fatigues, dans les forêts de la Guyane dont il étudia les essences. Il rapporta en France, en 1764, les éléments de son grand ouvrage, *Histoire des plantes de la Guyane française*, qu'il

(1) Pour tout cela, voir ci-dessous, chapitre VII.

publia en 1775. Avant son retour il avait dirigé un moment un établissement colonial fondé par d'Estaing à Saint-Domingue, au môle Saint-Nicolas (1).

C'est alors, sur les indications de de Béhague et du gouverneur de la Guyane, d'Orvilliers, que fut organisée la fameuse expédition du Kourou. Celle-ci donna l'occasion au grand armateur Georges Roux de montrer à la fois son initiative, sa largeur d'esprit et son désintéressement.

Comme le dit Malouët dans ses Mémoires : « l'impéritie, l'imprévoyance dans les détails d'exécution, surpassaient encore l'extravagance du plan. » Les préparatifs de cette lamentable odyssée avaient été conduits avec une telle imprévoyance que de nombreuses familles d'émigrants avaient été engagées pour la Guyane, sans que leur subsistance et leur passage fussent assurés. Dès le mois d'octobre 1763, Choiseul écrivait aux intendants que la dépense d'envoi d'émigrants aux colonies devenait trop forte, et qu'il fallait rechercher s'il n'y aurait pas moyen de les mettre en dépôt dans l'intérieur du royaume pour les diriger sur les colonies, quand les circonstances le permettraient. Georges Roux offrit de recevoir dans sa terre de Brue deux cents familles d'Alsaciens de quatre à cinq personnes chacune.

Ce fut en réalité 1864 personnes que l'intendant d'Alsace se hâta d'expédier, par convois successifs, au marquis de Brue, en janvier 1764. Quelques unes de ces familles comptaient en effet jusqu'à quinze et dix-huit membres. L'intendant d'Alsace était soulagé, mais celui de Provence, de La Tour, fut à son tour très embarrassé. Choiseul, averti, se contenta d'écrire à l'intendant de la marine à Toulon, Hurson, qu'il eût à faire partir aussitôt pour Cayenne les Allemands que le négociant marseillais ne s'était pas engagé à recevoir. Mais le ministre ignorait ou feignait d'oublier que l'intendant n'avait pas les moyens d'obéir à ses ordres.

(1) *Histoire des plantes de la Guyane française, rangées suivant la méthode sexuelle avec plusieurs mémoires sur différents objets intéressants, relatifs à la culture et au commerce de la Guyane française et une notice des plantes de l'Ile de France.* Londres et Paris 1775, 4 in-4°.— Aublet avait beaucoup d'ennemis, ses découvertes étaient contestées et il mourut en 1778, découragé. – Sur la mission de Béhague, voir Froidevaux. *Une mission géographique et militaire à la Guyane en 1762* (Ann. de géogr. 1892, p. 218-31). — Sur celle de Fusée Aublet lire l'intéressant travail du même auteur : *Etude sur les recherches scientifiques de Fusée Aublet à la Guyane française (1762-64).* Bull. de géog. hist. et desc. 1897, n° 3.

Cependant Georges Roux s'était vite décidé à recevoir tous les Allemands et avait pris les dispositions nécessaires pour les installer sur son domaine. Chaque émigrant reçut à son arrivée une livre de viande, un pot de vin, une livre de riz et quatre livres de pain. Cette première dépense d'installation coûta au marquis 60.000 livres. Mais, quand il voulut leur distribuer du travail, ils se mutinèrent, commencèrent à commettre des dégâts ; une révolte fut bientôt à redouter. Ces malheureux avaient quitté l'Alsace pour faire fortune au pays de l'or ; la perspective de défricher la terre provençale ne leur souriait nullement. En vain Georges Roux, trompé comme eux, s'adressa-t-il aux représentants du roi. Hurson, impuissant à Toulon, le renvoya à de La Tour qui recourut en vain à M. de Glandevès, commandant de la marine à Marseille, pour lui faire prendre une partie des Alsaciens dans le vieil arsenal des galères. Choiseul, consulté de nouveau, donna ordre de fréter à Marseille les bâtiments nécessaires pour l'embarquement des émigrants, puisqu'il n'y en avait pas à Toulon. Mais comment conclure ces affrétements sans argent comptant ?

Le désarroi était complet. Comment en fût-on sorti sans le zèle de Georges Roux pour le bien public ? La générosité dont il fit preuve était d'autant plus méritoire que sa fortune était alors largement ébréchée, et qu'il venait d'engager d'énormes capitaux dans une curieuse tentative de colonisation intérieure sur sa terre de Brue. Il avait continué d'héberger à ses frais pendant deux mois ses 1864 Alsaciens. Il offrit de pourvoir à toutes leurs dépenses jusqu'à leur embarquement à Marseille et à toutes celles de leur transport jusqu'à Cayenne. Il ne demandait au roi aucun intérêt des énormes avances dont il assumait la charge et ne fixait aucun délai pour son remboursement. C'était s'exposer à l'attendre bien longtemps. N'ayant qu'un navire à sa disposition, il n'hésita pas à en acheter trois autres. C'est ainsi que, du 30 mars au 2 mai 1764, tous les Alsaciens de Brue s'embarquèrent à Marseille ; pas un n'avait voulu rester en Provence. Roux avait même poussé plus loin ses sacrifices. Un autre seigneur, Emerigon de Moissac, avait accepté quinze à vingt familles et avait reçu sur sa terre 211 personnes dont on n'était pas moins embarrassé. Le marquis de Brue les prit aussi à sa charge ; ce fut 2.068 Alsaciens qu'il expédia à Cayenne.

La renommée du célèbre négociant, consacrée déjà par le rôle si brillant qu'il avait joué pendant la guerre de Sept Ans, grandit

encore. Le *Courrier d'Avignon*, gazette alors très répandue, terminait ainsi une des correspondances qu'il recevait sur cette affaire : « Tout le monde admire un si généreux procédé et avec d'autant plus de raison que les exemples en sont très rares, si même celui-ci n'est pas unique. L'envie, malgré sa mauvaise humeur envers les riches, n'oserait se montrer assez bizarre et assez injuste pour voir de mauvais œil les richesses dans les mains d'un homme qui en fait un pareil usage. » Le titre de conseiller d'État accordé à Georges Roux, en 1765, fut sa juste récompense, distinction unique puisqu'elle ne fut accordée à aucun autre négociant marseillais sous l'ancien régime (1).

Tout ce zèle fut dépensé en pure perte; le 26 octobre 1765, 173 des Alsaciens émigrés débarquaient à Marseille pour être rapatriés dans leur pays. C'étaient les survivants de ceux qui en étaient partis, un an et demi auparavant, pleins d'espoir. Le désastre du Kourou commençait la sinistre renommée de la Guyane. Il fallut lui accorder pendant douze ans la liberté du commerce avec toutes les nations pour assurer la subsistance de ceux qui y restaient (2).

Cependant, les faiseurs de projets n'avaient pas été découragés. En 1768, une nouvelle Compagnie s'était constituée pour fonder un grand établissement sur les rives de l'Approuage. Elle comptait parmi ses membres le ministre lui-même et le premier commis de la marine, le duc de Praslin et M. du Bucq. Le gouvernement y perdit ses avances et la Compagnie 800.000 livres. Quelques années suffirent pour faire oublier ce second échec. La Guyane redevint pour la troisième fois un Eldorado et un nouveau Pérou, la colonie qui devait compenser largement la perte de toutes les autres. L'auteur de ce nouvel engouement, le baron de Bessner, mêlé auparavant à l'affaire du Kourou, avait la prétention d'éviter les fautes qui avaient causé les insuccès précédents. Il voulait défricher la Guyane au moyen de 20.000 nègres marrons de Surinam et surtout de 100.000 Indiens, attirés des régions voisines du Brésil, et établis sur des plantations, comme l'avaient fait avec tant de succès les jésuites au Paraguay.

Or, la Compagnie de la Guyane française, constituée en 1776, avait à sa tête deux des plus habiles financiers d'alors, le fermier

(1). Ad. Artaud, p. 233-40, 279.

(2) Lettres patentes du 1er mai 1768. Un arrêt du Conseil du 15 mai 1784 prorogea cette liberté jusqu'en 1792. Arch. de la Chambre de Commerce, II, 35.

général Paulze et Lemoigne de Belle-Isle, chancelier du duc d'Orléans, mais aussi le Marseillais Pierre David, l'un des principaux actionnaires. Les deux premiers apportaient à l'association leur autorité financière, Pierre David sa vieille expérience coloniale. Depuis la suppression de la Compagnie des Indes, il s'était intéressé en simple particulier aux armements pour les colonies. Sa connaissance de l'île de France devait être particulièrement précieuse. L'intendant Poivre venait d'y développer, quelques années auparavant, la culture des arbres à épices, girofliers et muscadiers surtout, dérobés à la surveillance des Hollandais des Moluques. David avait connu Poivre à ses débuts ; il avait reçu de lui et planté à l'île de France les premiers canneliers en 1750. Il avait suivi les essais continués après son départ par son beau-frère Bouvet-Lozier assisté de son protégé, le naturaliste Fusée Aublet (1). Le ministre de la marine, de Boynes, avait fait transporter, par les soins de Poivre, quelques plants de l'île de France à la Guyane et Bessner fondait sur la culture des épiceries ses plus belles espérances.

L'influence de David ne fut sans doute pas étrangère à ces vues nouvelles. C'est alors que Malouet, commissaire général des colonies, fut envoyé en mission spéciale à la Guyane, avec le titre d'ordonnateur, pour étudier sur place ce qu'il y avait de fondé dans les merveilleuses promesses de Bessner et pour aider aux premiers établissements de la Compagnie sur les bords de l'Oyapoc. Parmi ceux qui furent mis à leur tête, Malouet cite deux personnages, Olivier et Comte, qui pourraient bien avoir été des Marseillais choisis par David. Il parle aussi d'un planteur nommé Prépaud, qui lui avait été recommandé, dont l'origine marseillaise est plus certaine.

Ces débuts furent plutôt mal conduits. En 1778 Malouet revint en France et la Compagnie fut réorganisée d'après ses conseils. Il s'agissait d'entreprendre la culture des terres basses jusque là négligées, en imitant l'exemple de Surinam. Le ministre Sartine approuva les nouveaux projets : la Guyane devait devenir notre seule grande colonie à épices ; les plants qui existaient à l'île de France, à Bourbon et aux Seychelles, devaient être rachetés et arrachés. Un fonds de deux millions fut souscrit. Les actionnaires choisirent pour les représenter trois fermiers généraux et David. L'expérience de celui-ci,

(1) Voir le chapitre VII et, ci-dessus, la mission de Fusée Aublet en Guyane.

jointe à celle que Malouet venait d'acquérir sur place, semblait une garantie de succès. Malheureusement Bessner, évincé de la combinaison, intriguait et, trompant Malouet, présentait un nouveau plan beaucoup plus séduisant qui devait donner aux souscripteurs 40.000 livres de rente pour 12.000 livres une fois payées. Accueilli avec enthousiasme, il était nommé gouverneur de la Guyane. Le prudent Malouet se désintéressait de l'entreprise vouée dès lors aux aventures. Sur ces entrefaites éclatait la guerre d'Amérique. La nouvelle tentative de colonisation échoua comme les précédentes. Le Marseillais David fut ruiné (1).

Ainsi, à deux reprises, des Marseillais avaient joué un grand rôle dans les entreprises tentées pour donner la vie à cette malheureuse colonie. Dans les dernières années du XVIII[e] siècle c'étaient les navires de Marseille qu'on voyait le plus fréquemment à Cayenne pour en rapporter les cafés, les cacaos et surtout les rocous, les cotons et les bois. Mais quelques expéditions y suffisaient par an (2).

Dans cette dernière période du XVIII[e] siècle, la Martinique resta la colonie de prédilection des Marseillais. Obligés d'entrer en relations directes avec la Guadeloupe, ils le firent sans grande ardeur. Ils n'y envoyèrent presque jamais plus de dix navires par an, et parfois moins de cinq. Il faut dire que les ressources de l'île restaient bien inférieures. Quant à Sainte-Lucie et à Tabago, restituées à la France en 1783 par le traité de Versailles, la colonisation n'eut pas le temps de s'y développer avant la Révolution. Le maréchal de Castries, ministre de la marine, chercha en vain à plusieurs reprises, en 1784 et en 1785, à stimuler les entreprises des négociants. Il leur faisait craindre, puisqu'ils laissaient les colons dans l'abandon, de permettre à ceux-ci de renouer leurs relations de commerce avec l'étranger. La Chambre de Commerce de Marseille, après avoir consulté à ce sujet les armateurs, répondit à ces diverses instances en montrant que les ressources des deux îles étaient trop faibles pour

(1) V. au sujet de la Compagnie de la Guyane : *Collection de mémoires.. sur l'administration des colonies...* par Malouet. T. III. p. 194-308. — Cf. *Mémoires de Malouet*. Paris, Didier, 1868, T. I, p. 85-99 et appendice p. 357-62.

(2) Nombre des navires expédiés de Marseille : 6 en 1763, 8 en 1764, 6 en 1765, 3 en 1766. — Voir les *Mémoires de Malouet* (I, 108 et suiv.) au sujet de l'état misérable de la Guyane en 1776.

qu'on pût y expédier directement des navires avec profit. D'ailleurs, Sainte-Lucie, éloignée de la Martinique de sept à huit lieues, n'était-elle pas facilement ravitaillée par elle ? « Tous les habitants, disait-elle, ont leurs commissionnaires à Saint-Pierre qui leur fournissent non seulement leurs approvisionnements, mais leur font encore des avances considérables dont ils se remboursent ensuite par le produit qu'ils ont la facilité de se procurer des denrées de ces habitants... Tous les chargements qui sont portés à la Martinique refluent ensuite à Sainte-Lucie. Lorsque cette première île est bien pourvue Sainte-Lucie ne manque d'aucun des objets qui peuvent y être consommés. »

Quant à Tabago, les Marseillais avaient bien essayé d'entrer en relations avec elle, mais le peu de succès de leurs armements les avait découragés. Cette île ne produisait guère que du coton, marchandise qui convenait peu à Marseille. On pouvait fonder sur elle des espérances, mais le moment n'était pas encore venu de porter ses efforts de ce côté (1).

En dehors de la Martinique l'activité des Marseillais était surtout attirée alors par Saint-Domingue, devenue à son tour la reine des Antilles et même la plus riche de toutes les colonies d'Amérique. Jusqu'en 1735 ils n'y envoyaient que trois ou quatre navires par an; dès 1743 le chiffre s'élevait à douze. A la fin du XVIII[e] siècle il dépassa presque toujours trente; soixante-deux partirent en 1763. Le Cap français, aujourd'hui Cap haïtien, dont la splendeur lui valut le nom de Paris de Saint-Domingue, recevait le plus grand nombre; les autres allaient à Port-au-Prince; quelques-uns seulement aux Cayes Saint-Louis, chef-lieu commercial de la « bande du Sud » de l'île.

Sur les progrès prodigieux de Saint-Domingue, les Marseillais eurent à un degré bien moindre l'influence qu'ils avaient exercée à la Martinique. Malouet écrit dans ses Mémoires : « Un négociant de Marseille imagina le premier d'envoyer au Cap de très gros navires avec des *portugaises* seulement au lieu de cargaison ordinaire ; ce qui lui donna d'abord de très gros bénéfices, par l'avantage du change, la diminution des frais et la brieveté des voyages » (2). Mais l'afflux du

(1) Lettres de la Chambre du 13 juillet 1784 et 26 août 1785, BB, 67 et 68.
(2) Malouet. *Collection de Mémoires sur les colonies* .. t. IV, p. 215.

numéraire n'avait pas ici une aussi grande importance parce que des colons, cadets de familles nobles ou fils de bourgeois, apportaient souvent avec eux d'importants capitaux. De plus grosses sommes encore étaient engagées dans les plantations par des capitalistes de la métropole en quête de placements avantageux. Cependant les importations d'argent, l'habitude des négociants marseillais d'ouvrir aux propriétaires de longs crédits sur leurs récoltes, rendirent là aussi de grands services (1). L'un d'eux rappelait, en 1805, qu'il lui était encore dû plus de 600.000 livres par des propriétaires de Saint-Domingue.

D'ailleurs il n'était pas rare que des capitaines ou négociants de Marseille fussent devenus colons eux-mêmes ou gros propriétaires aux colonies. Plusieurs figuraient avec honneur parmi les opulents planteurs de la Martinique ou de Saint-Domingue (2), d'autres parmi les plus riches négociants du Cap haïtien ou de Port-au-Prince. Dans les trois années de guerre, 1780-1782, le Marseillais Abeille paya un million de droits d'octroi et d'Occident pour les bâtiments neutres qui lui furent adressés à Port-au-Prince. On conserve à Marseille le souvenir de la légendaire veuve Amphoux, partie pour la Guadeloupe peu après la peste de 1720 et qui y vécut jusqu'à 105 ans. Elle s'y était mariée trois fois et avait reçu de son premier mari le secret de la fabrication de liqueurs qui eurent longtemps une renommée européenne. On trouve encore dans le commerce les produits, bien oubliés aujourd'hui, qui, depuis près de deux siècles, portent en vedette le nom de la veuve Amphoux.

Malgré la prospérité inattendue de Saint-Domingue, le commerce de Marseille aux Iles ne progressa pas à la fin du XVIII^e^ siècle avec la même rapidité que pendant le règne de Louis XV. La ville avait subi en 1774 une crise financière très grave, due aux imprudentes opérations de ses courtiers, dont elle fut lente à se relever. La fortune de

(1) Au sujet de l'importance du rôle du crédit dans le développement de la colonisation à Saint-Domingue, v. Malouet, *Ibid.* t. IV, p. 129 et suiv.

(2) Dans une liste des colons propriétaires à Saint-Domingue ayant adhéré à un mémoire rédigé en 1819, on relève les noms suivants qui semblent appartenir à des maisons de Marseille ou à la noblesse provençale : D'Anglade, Abeille aîné, Abeille jeune, Bonniot, Brancas de Sinety, Bastard, Barneaud, Camoin de Vence, de Closet, comtesse de Duchaffault, Desmazis, Danglade aîné, Espinassy, Fabry, Girault, comte de Galiffet, Gouin, marquis de la Louvière d'Exea, de La Tour, veuve Magnan, comtesse de Magallon, Peragallo, frères Petit, Séjournet, comte de Villeblanche, de Guillermein.

Georges Roux, ébranlée déjà, y sombra entièrement et ce grand citoyen termina dans la gêne sa longue vieillesse. Les importations des colonies qui avaient toujours dépassé 15 millions de livres après 1763 pour atteindre 27.578.000, leur chiffre maximum, en 1773, étaient tombées à 14.500.000 en 1775, à 12.221.000 en 1776. Elles s'élevèrent seulement à 20.300.000 livres en moyenne pour la période décennale 1783-1792, tandis que le chiffre des armements de navires se rapprochait seulement en 1792 de la centaine, dépassée dès 1764 (1).

C'était là, sans doute, des résultats imposants. Les négociants marseillais formaient à la veille de la Révolution deux principaux groupes, celui du Levant et celui des Iles. Dans ce dernier, le moins nombreux, figuraient des anciens capitaines de Georges Roux, Abeille, originaire comme lui de La Ciotat, Étienne-Balthazar Hugues, père ou oncle du fameux commissaire de la Convention. Deux neveux de son frère André Roux, Joseph et Georges Audibert, faisaient brillante figure à Marseille. Dominique Audibert, leur parent, échevin et président de la Chambre de Commerce, négociant lettré, membre de l'Académie, était en correspondance avec Voltaire et avec Necker. Plusieurs des plus marquants avaient été souvent intéressés aux opérations de Georges Roux, tels Joachim Surian, Peirier et ce François Clary dont la fille Désirée devait épouser Bernadotte et donner des rois à la Suède. On distinguait encore Rostan anobli en 1776, en récompense des services rendus au commerce, les frères Rabaud, qui avaient inauguré en 1783 d'importantes relations avec les États-Unis, et devaient transmettre à leur famille une réputation de haute intégrité soigneusement gardée, d'Anthoine, allié aux Clary, qui avait ouvert la mer Noire au commerce français.

Au bas d'un mémoire des armateurs négociants et capitaines des navires faisant le commerce des colonies d'Amérique, on trouve les signatures suivantes, parmi lesquelles bien des Marseillais d'aujourd'hui seront heureux de retrouver les noms de leurs bisaïeuls ou trisaïeuls : Charles et Louis Salles, Richard Surian, Victor Chaulier, Peirier, A. Cresp, Laroque, Garcin, Hermite frères et fils, Payan père et fils, Blancard Payan et Jouve aîné, Bertrand Malespine et C[ie],

(1) D'après un mémoire de 1790 (Arch. de la Chambre de Commerce. HH, 48), les importations d'Amérique à Marseille se seraient élevées à 30 millions de livres environ par an et les exportations à 25 millions, dont 12 millions de savons ; 150 à 200 bâtiments auraient été employés à ce commerce.

Beraud fils, Fargès et Cie, Paret père et fils, Salles, L.-P. Ferry, Ventre et Pascal, Tarteiron et fils, Beaussier et Ventre, Seren, les cousins Pascal, Mourguet, Nicolas, Bignan et Cie, Segond fils, Carle, Conte, Lartigue, Nodet et Cie, Larmet, Gourrin, Dantoine, La Flèche Rafinesque et Cie, Joseph et Georges Audibert, Gaspard et Jacques Hugues, Cornaz et Cie, De Jllens Van Berchem et Cie, Louis Marin, Marcel Boyer, Etienne Foderet, Jean Barry, Eyssautier, Gabriel, Audibert, Chevilly fils, Bouillon Haller et Cie, Martin Salavy et Cie, Pallard Lullin Charton et Cie, André Peyron, Saurin Arnaud, Ventre et Sube, Cartinet frères, Chapellon et Trouchaud, Greling frères, Charles, Tardieu, Parailhoun, J.-F. Icard, C. Icard, Pasturel, J.-B. Fournier, Lieutaud, A. Cely, Plumier, Lunel, Honoré Yriaud, Hugues l'aîné, Joseph Angleys, Hammer Bourg et Cie, Garnier, Léon Audibert, Nicolas, Devoulx, François Lemée, Grenier frères et fils, M. Baux, G. Perier Salze et Cie.

Quelle que fût l'activité de cette pléiade de négociants, les Ponantais, depuis la guerre de Sept Ans, avaient pris de plus en plus l'avantage aux Antilles et surtout à Saint-Domingue. A la Martinique seulement les Marseillais disputaient le premier rang aux Bordelais. Le tableau complet du commerce des îles, publié dans l'*Encyclopédie méthodique* (1) pour l'année 1775, donne, il est vrai, une idée quelque peu exagérée de la prépondérance des ports de l'Océan. La crise financière de 1774 avait jeté les Marseillais dans le désarroi ; il faudrait corriger les chiffres de 1775 en les rapprochant de ceux de 1773 (2). En outre, il ne faut pas oublier qu'une partie des cargaisons marseillaises était déchargée au passage à Cadix ou dans d'autres ports espagnols.

Mais, tout bien pesé, Marseille ne venait qu'au troisième rang, après Bordeaux et Nantes pour les achats de sucres coloniaux et d'indigo, après Bordeaux et le Havre pour les cafés ; elle n'était qu'au quatrième rang pour les cotons. Seuls, les cacaos y trouvaient leur principal débouché. Marseille en employait beaucoup dans la fabri-

1 Etat des denrées portées, en 1775, des colonies françaises de l'Amérique dans les ports de la Métropole... *Encyclopédie Méthodique. Commerce*, t. II, p. 457. — On y trouve le détail (qualités et valeurs) des denrées de chacune des colonies apportées à Dunkerque, Le Havre, Honfleur, Saint-Malo, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Marseille.

(2) Ainsi Marseille reçut, en 1773, 20.500.000 livres (poids) de sucres et 11.239.000 de café. Cf. ci-dessous

cation du choçolat et aussi dans ses confiseries déjà célèbres (1). Dans l'ensemble, Bordeaux, surtout, et Nantes l'emportaient de beaucoup sur elle. Le Havre lui disputait seulement la troisième place qu'elle avait conquise (2).

Bordelais et Nantais avaient donc eu tort de s'alarmer des progrès rapides de l'influence marseillaise aux Antilles avant 1750. Des causes diverses avaient arrêté ou ralenti ceux-ci. En dehors d'elles la situation acquise des Ponantais, et surtout la position même de Marseille, la franchise de son port et les entraves qu'elle entraînait, la condamnaient à ne pas conquérir le premier rang. Celui qu'elle avait su prendre en peu de temps fait assez d'honneur à l'initiative de ses négociants et de ses armateurs. Quelle que fût la supériorité de Bordeaux et de Nantes dans le commerce des Iles, les Marseillais avaient exercé une influence toute particulière sur les progrès de la colonisation; ils y avaient apporté des éléments nouveaux de vitalité.

Tandis que la richesse des Iles avait attiré les initiatives et fait valoir les aptitudes colonisatrices des Français, les maigres ressources du Canada l'avaient fait négliger. Il était le domaine des Normands, des Bretons et des Saintongeois. Au milieu du XVIII[e] siècle, une seule maison de Marseille y faisait un commerce suivi. En 1750 on avait vu pour la première fois un navire chargé de blé arriver de Québec. La Chambre de Commerce expliquait ainsi les raisons de la rareté de ces relations : il n'y avait pas au Canada de cargaisons de retour pour Marseille. Québec n'offrait que deux articles d'exportation, les pelleteries et les blés. Or les pellleteries faisaient l'objet du commerce des Ponantais ; en apporter à Marseille c'était s'exposer à de grosses pertes. Les blés convenaient bien, au contraire, aux Marseillais

(1) Voir *Le Commerce de l'Amérique par Marseille.* I p. 357 et suiv.

(2) Tableau des arrivages de denrées des Iles dans les principaux ports en 1775 livres poids).

	SUCRES	CAFÉ	INDIGO	COTON	CACAO
	—	—	—	—	—
Bordeaux...	71 799.000	27.332.000	904.000	705.000	233.000
Nantes	47.900.000	5.832 000	502.000	770.000	109.000
Le Havre....	15.296.000	12.381.000	209.000	2 419.000	152.000
Marseille.. .	19.930.000	8.051.000	221.000	224.000	913.000
La Rochelle..	5.569.000	966 000	172 000	142.000	9.000
....	.....	....	.....	.....	.....
Total.....	166.353 000	61.991.000	2.067.000	3.407.000	1.562.000

puisqu'ils en importaient de grosses quantités du Levant et de Barbarie. Mais l'exportation n'était pas toujours permise à Québec.

La Chambre ajoutait justement à ce sujet : « Si les denrées des habitants étaient mises en commerce en conséquence d'une vente libre ce serait pour eux un sujet d'encouragement pour défricher et ensemencer leurs terres et fournirait un objet de commerce de plus aux armateurs, surtout pour ceux de cette ville. D'ailleurs on a toujours éprouvé qu'une gêne dans la circulation des grains opère plutôt la disette qu'elle ne procure l'abondance. » D'un autre côté les produits d'importation que pouvaient vendre les Marseillais n'étaient pas favorisés à Québec : la barrique de vin de Provence payait le même droit que celle de Bordeaux.

Cependant, au moment critique, quand la colonie fut menacée dans son existence, les Marseillais répondirent à l'appel du ministre, inquiet pour les subsistances des colons et des troupes de Montcalm. Quoique la longueur du voyage et les risques d'être pris par les Anglais fussent plus grands que pour les Ponantais, la maison en relations avec Québec chargeait de vivres un gros vaisseau pour cette ville en février 1758. « La circonstance des besoins de la colonie » en avait poussé deux autres à préparer deux envois importants qui partirent en mars et avril (1).

Quand le roi annonça en 1761 qu'il était décidé à abandonner la « plus importante de ses colonies » pour procurer la paix à ses sujets, les Marseillais joignirent leurs protestations à celle des Rochelais qui avaient sollicité leur concours. Si les philosophes, ignorants de beaucoup de réalités, assistèrent avec indifférence à la ruine de notre premier empire colonial, les habitants des ports étaient bien placés pour mesurer l'étendue du désastre. On lisait dans la *Réponse à M^rs de la Rochelle :* « Si les négociants seuls, comme les plus lésés par ce sacrifice,osent rappeler tous les avantages que le commerce retirait du Canada, c'est moins pour instruire le ministère le plus éclairé et le plus attentif à nos intérêts que pour l'exciter aux efforts que la nation peut se promettre encore pour conserver une colonie aussi nécessaire et aussi utile que celle dont il s'agit, par rapport aux manufactures et à la navigation, sans compter la perte d'une foule de bons sujets qui resteraient sous la domination des Anglais. »

(1) Lettre de la Chambre à M. de Moras, ministre de la marine, 6 février 1758. BB, 51.

Le même mémoire montrait que Marseille était elle-même directement intéressée à la conservation de la colonie. « Le débouché du Canada favorisait ici l'importation des laines du Levant et de Barbarie qui s'accumulent aujourd'hui dans les magasins de la Compagnie d'Afrique et dans ceux des particuliers... Ces laines occupent en Languedoc un peuple d'ouvriers auxquels la consommation du Canada donnait le travail et la subsistance. On en jugera par un seul article de 100.000 couvertures que le Languedoc fabriquait annuellement pour le Canada. »

Plus que tout le reste l'avenir de la pêche inquiétait les Marseillais. « Si on considère, disaient-ils, les avantages de la pêche dans la Rivière, à Gaspée et dans les différents postes établis pour celle des loups marins et des marsouins, indépendamment de l'importante pêche de la morue qu'il sera difficile aux Français de continuer sur le grand banc de Terre-Neuve, peut-on ne pas regretter vivement tout ce que nous abandonnerions à nos ennemis ? (1) »

Les Marseillais avaient pris, en effet, une grande part au développement de l'exploitation des pêcheries de Terre-Neuve. C'était, en réalité, le seul grand service qu'ils eussent rendu à la colonisation dans le nord de l'Amérique ; il était considérable. Ils avaient réussi à supplanter les Hollandais et les Anglais en Espagne, en Italie et sur les autres marchés méditerranéens, pour la vente de la morue et de toutes les salaisons. De là un trafic très important. Les navires Ponantais qui fréquentaient Marseille en plus grand nombre étaient ceux des Malouins de retour directement de Terre-Neuve. Ces relations si profitables aux pêcheurs bretons, établies dès le XVII^e^ siècle, n'avaient fait que devenir plus étroites au XVIII^e^. Plusieurs négociants de Marseille s'occupaient spécialement de ce commerce. Dans les dernières années la maison Bubaton et Lemée frères s'y distingua, y acquit à la fois la considération et la fortune et lui donna encore plus d'extension.

Enfin les Marseillais avaient poussé leurs entreprises jusque dans la Louisiane. Elle leur avait été fermée plus longtemps que les Antilles, puisque la Compagnie des Indes y avait gardé le monopole du commerce jusqu'en 1731. Les entreprises de Law n'avaient donné

(1) Réponse de la Chambre de Commerce de Marseille à MM. de la Rochelle touchant la conservation du Canada, 21 décembre 1761. HH, 46. — Cf. Garnault. *Le Commerce Rochelais au XVIII^e^ siècle*, 4^e^ partie, p. 305-335.

à la colonie naissante qu'une vie éphémère ; l'odyssée lamentable des Mississipiens qu'il avait voulu y transporter avait jeté sur elle la défaveur ; la tyrannie exercée par la Compagnie avait achevé d'en détourner les entreprises. La Nouvelle Orléans n'était encore qu'une misérable bourgade. Après 1731, les Marseillais y envoyèrent certaines années deux ou trois bâtiments.

L'attention des négociants fut attirée sur elle par un de leurs compatriotes, Lazare Sieuve, qui s'y rendit en 1752 pour en étudier les productions, particulièrement la flore, et y séjourna plusieurs années. Dans les mémoires qu'il en rapporta, aujourd'hui perdus, Sieuve déclarait le sol de la Louisiane bien préférable aux terres presque épuisées des Antilles et le climat plus sain. Il y avait étudié trente-huit sortes d'arbres de haute futaie et d'arbres fruitiers qui croissaient depuis les bouches du Mississipi jusqu'au pays des Illinois, parmi lesquels plusieurs essences nouvelles.

L'analogie de la latitude et des inondations du Mississipi lui avait fait penser que les cultures de l'Egypte et de la Syrie, bien connues des Marseillais, pourraient être tentées avantageusement en Louisiane. Il essaya lui-même le coton et le safranon. Encouragé par ces premières expériences, il planta des arbres fruitiers d'Europe : le grenadier, l'olivier, l'amandier, l'oranger et le figuier lui donnèrent des fruits. « Il fit le même essai avec succès sur le jardinage et les fleurs ; toutes les espèces lui parurent avoir acquis au lieu de perdre et de dégénérer. Il fut aussi heureux pour les plantes et les simples à l'usage de la médecine. Enfin il reconnut qu'on pouvait tirer de la Louisiane tout ce que l'Egypte nous fournit, en y ajoutant l'indigo, le coton, la cire, le tabac, le suif, la viande salée de bœuf sauvage, l'huile d'ours, les pelleteries de chevreuil, entières et en parchemin. » Le naturaliste marseillais avait montré de la clairvoyance en pressentant l'avenir de la culture du coton encore inconnue en Louisiane. Il avait aussi reconnu différentes mines de plomb, de fer, de cuivre et d'argent dans l'intérieur. La guerre de Sept Ans ne devait pas permettre à ses compatriotes de profiter de ses patientes recherches : la colonie devint espagnole en 1763. Peut-être portèrent-elle leurs fruits plus tard, car des établissements marseillais devaient être faits à la Louisiane quand elle nous fut rendue en 1800.

En effet, un des contemporains les plus connus de Sieuve,

P. Aug. Guys (1), l'auteur du *Voyage littéraire de la Grèce*, avait sauvé de l'oubli son intéressante physionomie et le souvenir de ses travaux, en insérant son éloge dans son livre sur *Marseille ancienne et moderne*. Fils de négociant, employé d'abord par les fameux armateurs Georges et André Roux, Sieuve s'était laissé entraîner par sa passion pour l'histoire naturelle. Observateur attentif et chercheur infatigable, il avait eu l'ambition de faire progresser l'agriculture, l'industrie et le commerce par ses découvertes. Il avait écrit, sur les sujets les plus divers, de nombreux mémoires adressés à diverses académies, notamment à l'académie des sciences, et avait reçu des récompenses à divers concours. Ayant trouvé un nouveau procédé pour fabriquer les chandelles en leur donnant plus de consistance et de blancheur, il en entreprit la fabrication en 1774, livra au public le résultat de ses expériences sur le suif et attira l'attention sur les avantages que le commerce de nos colonies en Amérique pouvait en retirer. En 1776, il écrivit pour ces mêmes colonies un mémoire sur les fourmis qui ravageaient les plantations et sur les moyens de les détruire. Le nom de ce savant modeste est à joindre à ceux des autres naturalistes, marseillais ou provençaux, dont les travaux contribuèrent à faire connaître et mettre en valeur les richesses de nos colonies d'Amérique.

En effet, les négociants n'avaient pas été les seuls Marseillais à travailler utilement aux Antilles. La fréquence des relations journalières y avait attiré dans le même temps toute une série de savants provençaux qui, en étudiant leur sol, leur flore et leur faune, leur avaient rendu des services d'un autre ordre. Peyssonnel, membre de l'Académie de Marseille, chargé par Maurepas d'une mission en Barbarie en 1724, alla se fixer comme médecin du roi à la Guadeloupe. Il y fit de nombreuses recherches, entre autres sur la Soufrière qui n'avait pas été visitée depuis le P. Labat en 1695 (2). Deux religieux minimes de Marseille firent successivement aux Antilles et en Guyane de fructueux voyages d'études. Le père Plumier, marseillais de naissance, botaniste de grand renom, y fut envoyé en mission par le roi en 1689, en compagnie de Surian, son concitoyen. Une pension et le titre de botaniste du roi furent la récompense de son zèle ; il y fut renvoyé de nouveau en 1693 et en 1695. La Martinique, la Guadeloupe,

(1) Voir au chapitre précédent le rôle de Guys au Maroc.

(2) *Observations faites sur la montagne ditte la souphrière dans lisle Guadeloupe*, 1er juillet 1733. Manuscrits de l'Académie de Marseille. Sciences physiques, t. II.

Saint-Vincent, Saint-Domingue, la Tortue, sont étudiées dans ses ouvrages (1). Il mourut près de Cadix, en 1704, au moment de partir pour le Pérou où le roi l'avait chargé d'aller étudier les diverses variétés de quinquinas. En même temps le père Feuillée, sorti du même couvent de Marseille, visitait la Martinique, Saint-Domingue, Saint-Thomas. Astronome, mathématicien et botaniste, il a laissé, en dehors de ses travaux imprimés, quatorze volumes de manuscrits à la Bibliothèque de Marseille. Si on se rappelle le rôle du Salonais Fusée Aublet à la Guyane et à l'île de France (2), et si on rapproche de ces noms ceux plus connus des deux Aixois Tournefort et Adanson, on voit que la Provence donna naissance au XVIII[e] siècle à une véritable école de naturalistes remarquables. C'est l'influence de Marseille qui les attirait vers les pays exotiques et spécialement vers les colonies.

Qui eût pu prévoir, en 1789, les désastres que la Révolution allait accumuler aux colonies ? Bientôt, cependant, l'inquiétude fut répandue dans tous les ports. Chaque bâtiment rapportait des Antilles la nouvelle d'agitations croissantes. La prétention des théoriciens de la Constituante de réorganiser les colonies sur le modèle de la France, et d'y faire l'application intégrale des principes de la Déclaration des droits, ne paraissait pas le moyen de les calmer. La lutte s'était engagée, ardente, entre la *Société des amis des noirs*, qui comptait parmi ses membres Mirabeau, et la *Société correspondante des colons français*, de l'hôtel Massiac, dont le promoteur était un autre provençal, le marquis de Gallifet, planteur à Saint-Domingue (3).

Les Marseillais prirent naturellement parti pour ces derniers. Mais il y avait, en outre, opposition entre les intérêts des négociants et ceux des planteurs au sujet du régime commercial à établir entre la métropole et les colonies. La conciliation était peut-être plus facile à faire à Marseille qu'ailleurs, car plusieurs des principaux négociants étaient en même temps gros propriétaires aux Antilles. Tel était le cas

(1) Voir la liste dans la Biog. Didot, v° Plumier. Au dire de Cuvier, Plumier a été de tous les naturalistes le plus actif. Outre ses ouvrages imprimés, il a laissé 22 vol. in-fol. de manuscrits à la Bibl. nat. — Cf. l'éloge de Plumier dans Guys. *Marseille ancienne et moderne*, p. 123-132.

(2) Voir ci-dessus et chapitre VII. Pour plus de détails sur les voyages de ces savants, voir le volume de cette collection consacré aux Voyageurs et Explorateurs provençaux.

(3) V. Deschamps. *Les Colonies pendant la Révolution*, Paris, Perrin, 1898.

de Jean-Joseph Abeille (1), planteur à Saint-Domingue, l'un des quatre députés extraordinaires du commerce que Marseille envoya auprès de la Constituante. Les trois autres, La Flèche, échevin, Justinien Greling et Salles, faisaient partie du groupe des négociants en relations avec les colonies (2). Le comité colonial de la Constituante ne faisait rien sans consulter ces députés extraordinaires, représentants des principales villes du royaume. Ceux de Marseille étaient particulièrement compétents pour donner leur avis sur les questions coloniales. Abeille y défendit avec ardeur les intérêts des colons. Le 1er mars 1790 il faisait imprimer et distribuer, quelques jours avant la première grande discussion devant l'Assemblée, un *Aperçu rapide sur les colonies*, où il donnait des conseils de prudence (3). La commune de Marseille envoyait au même moment à la Constituante une longue *Adresse* où elle s'efforçait de montrer l'importance des colonies et les désastres irréparables que causerait leur perte. Le ton de ce document révélait l'alarme la plus vive :

« Oui, Nosseigneurs, nous avons vu les représentants du commerce de Marseille et les habitants de cette grande cité frappés de douleur et de consternation, lorsqu'ils ont connu l'étendue des maux auxquels le commerce national allait être livré. Nous les avons entendus maudire et réfuter avec toute l'énergie de la conviction et d'un intérêt légitime les systèmes destructeurs dont on les effraie, les faux principes et les conséquences plus affreuses encore de ces systèmes....

« La France entière vous dit, Nosseigneurs (et croyez-en plutôt les résultats de l'expérience que les vagues déclamations des novateurs malintentionnés ou séduits !) la France vous dit, et nous vous répétons avec elle, que l'abandon de nos colonies entraînerait infailliblement la perte d'une foule d'avantages inappréciables et que l'on ne pourrait remplacer....

(1) D'une famille ancienne de la Ciotat, J.-J. Abeille, esprit distingué et cultivé, fut plus tard membre de l'Académie de Marseille dont son petit-fils, M. Elzéar Abeille, est le directeur au moment où nous écrivons ces lignes (1905).

(2) V. aux archives de la Chambre de Commerce de Marseille (BB, 126-128) la correspondance des députés extraordinaires (433 lettres) jusqu'au 3 novembre 1792, Cf. BB, 76.

(3) En 1791, Abeille fit écarter par son opposition le projet d'établissement d'un tribunal de cassation aux Antilles. Il en avait fait voir les inconvénients dans une lettre adressée au Comité colonial, qui fut insérée dans le *Moniteur*. Les motifs en furent développés dans un mémoire imprimé dont la rédaction fut confiée à l'avocat de Sèze.

« Ah ! périssent mille fois ceux dont les rêves insensés pourraient compromettre et trahir de si grands intérêts. Loin de nous ces maximes destructives de la prospérité des empires, ces spéculations erronées qui peuvent bien séduire des particuliers, mais qu'une nation sage et éclairée doit savoir repousser ; écartez, Nosseigneurs, ces présages épouvantables, ces novations inconsidérées qui ne pourraient rien opérer pour le bonheur de la nation.... et qui amèneraient des désordres capables de nous replonger dans un abîme plus terrible encore que celui sur les bords duquel vous avez su retenir l'État.

« Et si les exemples de nos voisins doivent mieux que leurs perfides insinuations (1) nous servir de règle et nous éclairer sur nos vrais intérêts, voyez l'Angleterre si jalouse de ses possessions... Interrogez la conscience de ces fiers insulaires, démêlez les vues secrètes de leur politique et demandez-leur si les îles Antilles ne sont pas le dédommagement immense que la vengeance et la cupidité leur font ambitionner, depuis que Washington et Lafayette ont su affranchir l'Amérique septentrionale. »

La commune de Marseille réclamait donc des mesures pour faire cesser les désordres qui troublaient surtout la Martinique et Saint-Domingue, la liberté laissée aux colons « de s'occuper eux-mêmes du soin d'établir une constitution accommodée à leurs usages, aux convenances locales, aux mœurs et aux habitudes du pays ». Elle demandait aussi le maintien de l'esclavage et de la traite sans lesquels toute culture serait impossible aux colonies.

« Céder aux mouvements d'une pitié mal entendue ce serait à la fois... amener la perte inévitable de nos colonies... sacrifier inhumainement l'existence et la fortune de plus de 40.000 familles françaises... ne rien faire d'utile pour des hommes dont l'âme et la tête n'avaient point acquis, suivant l'expression d'un homme d'État, les formes de la liberté sociale bien différente de la liberté naturelle qu'elle tempère en l'embellissant. »

C'était alors l'opinion unanime de tous ceux qui connaissaient les

(1) Les Marseillais faisaient remarquer que, au moment où les Anglais semblaient s'occuper de l'abolition de la traite des nègres, ils offraient à l'Espagne de lui fournir tous ceux dont elle avait besoin pour ses colonies. — Ils excusaient l'esclavage par la douceur avec laquelle les planteurs traitaient leurs nègres. Abeille invoquait l'exemple de son beau-père Bérard et celui du gérant des *habitations* du marquis de Gallifet. Les nègres du cap Haïtien disaient en proverbe : Heureux comme nègres Gallifet.

colonies. Les Marseillais concluaient non sans justesse : « La grande science du gouvernement consiste moins à extirper vigoureusement des abus qu'à tempérer les inconvénients des formes établies, qu'à diriger insensiblement les esprits vers le but que le législateur se propose, qu'à travailler sur les mœurs et l'éducation de la génération présente, pour améliorer la condition de celle qui lui succédera. Un grand peuple ne se façonne pas comme l'argile entre les mains de l'ouvrier... Consultons la nature et agissons comme elle, jetons dans les esprits et dans les cœurs des germes salutaires... et lorsque le temps les aura fait éclore, attendons encore leur maturité pour en recueillir les fruits (1). »

On sait comment les imprudences de la Constituante et de la Législative, aggravées par leurs tergiversations, plongèrent les Antilles dans l'anarchie la plus complète. On est tout étonné de voir, au milieu des calamités de toutes sortes et des agitations si violentes des partis, l'esprit d'entreprise et les initiatives toujours en éveil. En 1793, année si troublée et si funeste pour leur ville, des Marseillais songeaient à enrichir nos Antilles d'une nouvelle culture. Le négociant Bruguière envoyait son fils, à peine âgé de vingt ans, à la Guadeloupe, puis à Cayenne pour y introduire et y propager le poivrier et le giroflier. Les circonstances ne permirent pas l'exécution de ce projet (2). On n'avait pas oublié, à Marseille, les tentatives faites vingt ans auparavant à la Guyane par la Compagnie dont Pierre David avait été l'un des chefs (3).

Au moment où il rentrait en France un autre Marseillais, fils de négociant, Victor Hugues, allait sauver la Guadeloupe des Anglais et de l'anarchie et maintenir aux Antilles la domination française. Envoyé tout jeune à Saint-Domingue auprès d'un oncle et d'un frère qui y étaient établis, Hugues était revenu en France en 1793 après les avoir vus périr tous les deux, victimes des troubles. Entraîné par son tempérament violent aux opinions extrêmes, Hugues avait été nommé, par Jean Bon Saint-André, accusateur public près des tribu-

(1) *Adresse de la commune de Marseille à l'Assemblée nationale* (sans date), Arch. de la Chambre de Commerce, HH, 48.

(2) Revenu des Antilles, le jeune Bruguière renonça au commerce. Attaché d'abord à l'armée d'Italie, il se tourna ensuite vers les lettres et devint ainsi l'ami de Fontanes. Chargé de fonctions importantes dans le royaume de Westphalie, il reçut le titre de baron de Sorsum avec une dotation. *Statistique morale de la France.*

(3) V. ci-dessus, p. 179.

naux révolutionnaires de Rochefort et de Brest quand le Comité du Salut public l'envoya avec Chrétien aux Iles du Vent, en qualité de commissaire de la Convention.

Le Comité s'était décidé à faire un effort pour retenir dans le devoir les colons qui, par dégoût des excès révolutionnaires, se préparaient à appeler les Anglais. On n'avait pu réunir que trois navires de guerre, escortant cinq bâtiments de transport chargés de 1153 hommes, presque tous jeunes réquisitionnaires. C'est avec ces faibles forces que les commissaires, arrivés le 2 juin 1794 à la Guadeloupe, y virent flotter le pavillon anglais. Il était trop tard; les Anglais étaient maîtres de toutes les Iles. Ils avaient, à la Guadeloupe seulement, 4000 hommes de troupes qui pouvaient être renforcés par les garnisons des îles voisines et appuyés par 14 vaisseaux ou frégates et 18 autres bâtiments de guerre. Les commissaires décidèrent audacieusement qu'il fallait combattre. Ils pouvaient compter sur le concours des habitants sur lesquels les Anglais faisaient peser une tyrannie maladroite.

Hugues réussit à débarquer par surprise et à prendre d'assaut le fort Fleur d'épée qui commandait la rade de la Pointe-à-Pitre. Mais bientôt la situation de la petite expédition parut désespérée. Chrétien, les généraux et les principaux officiers périrent dans les premiers engagements. Les Français étaient assiégés, sans munitions et sans vivres dans une ville ouverte, par des troupes grossies sans cesse de nouveaux renforts et par toute une escadre.

Le courage indomptable de Hugues suppléa à tout. Devenu l'âme de l'expédition, il improvisa des généraux et enflamma ses troupes. Plusieurs actions d'éclat dégagèrent la Pointe-à-Pitre. Bientôt Hugues attaqua les Anglais eux-mêmes dans leur camp et les déconcerta tellement par son audace que leur général capitula. Ils abandonnaient honteusement à leur sort les planteurs qui les avaient appelés; Hugues, impitoyable dans la victoire, en fit fusiller plus de 300. Les Anglais, de plus en plus effrayés, n'osèrent même plus résister et abandonnèrent la Basse-Terre sans combat (10 décembre 1794). Six mois d'une campagne héroïque avaient rendu la Guadeloupe à la France.

Hugues déploya la même énergie, poussée jusqu'à la dureté inexorable, pour y faire régner l'ordre, la réorganiser, et la rendre inattaquable. Les nègres, qui avaient cru le moment venu de se soustraire

à tout travail et de satisfaire tous leurs appétits, furent domptés après un essai de lutte. Une discipline inflexible, mais exacte pour tous, régna dans la colonie. Hugues put disposer d'une armée de près de 10,000 soldats exercés. « Les côtes furent hérissées de batteries bien armées et bien défendues qui assurèrent le cabotage... De nombreux corsaires, bravant les quarante vaisseaux, frégates et corvettes britanniques.... désolèrent le commerce anglais, enlevèrent ou brûlèrent plus de 150 bâtiments. » Les prises rendirent de l'activité aux expéditions de denrées coloniales en France interrompues par les désordres et par l'abandon des cultures. Tous les nègres qui n'étaient pas soldats ou marins furent d'ailleurs contraints de travailler aux plantations.

Le proconsul, inexpugnable dans sa place d'armes, rêvait de chasser les Anglais des Iles du Vent. La nouvelle de ses succès, exagérée par la distance, avait répandu la joie à Paris. Le Comité de Salut public s'était hâté d'envoyer une escadre avec des renforts, des armes, des munitions, et deux nouveaux commissaires, Lebas et Goyrand, qui devaient aider Hugues dans sa tâche (janvier 1795). Déjà chassés de la Désirade et Marie-Galante, les Anglais perdirent Sainte-Lucie reconquise par Goyrand, Saint-Martin et Saint-Eustache, restitués aux Hollandais : ils furent menacés à la Grenade, à Saint-Vincent, à la Dominique, à la Martinique même où ils étaient le plus fortement établis. Les corsaires de la Guadeloupe venaient les narguer en vue de Saint-Pierre et de Fort-de-France. La crainte de voir les émissaires de Hugues soulever l'île leur fit établir un régime de terreur. Leur situation devenait intolérable. Pour y mettre un terme, une armée de près de 20,000 hommes fut préparée sous les ordres du général Abercombrie. Tout ce qu'elle put faire fut de reprendre Sainte-Lucie, vaillamment défendue par Goyrand, en 1796.

Hugues et son collègue Lebas avaient été maintenus dans leurs fonctions par le nouveau gouvernement avec le titre d'agents du Directoire. Leur dictature dura plus de deux ans encore, tyrannique toujours, féconde aussi. Mais Hugues s'était fait en cinq ans beaucoup d'ennemis ; le général Pélardy, son collaborateur des débuts, qu'il avait renvoyé en France en 1795, ne cessait de l'accuser auprès du gouvernement d'agir en despote, de ne consulter que son caprice et sa cupidité et de vouloir se perpétuer dans son commandement. Le Directoire déclara qu'il avait bien mérité de la Patrie mais finit par le rappeler (juin 1798).

Hugues ne fit qu'un court séjour en France. Nommé commissaire du gouvernement à la Guyane peu de temps avant le 18 Brumaire, en septembre 1799, il fut confirmé dans sa nouvelle mission par le premier Consul et s'y montra digne de sa réputation. Les Anglais apprirent à redouter les corsaires de Cayenne comme auparavant ceux de la Guadeloupe; des prises nombreuses enrichirent la colonie. Des ateliers y furent reconstitués, tandis que le travail reprenait sur les plantations où la traite amenait de nouveaux esclaves.

Hugues était plein de foi dans l'avenir de la Guyane. Il affirmait au ministre sa conviction « que cette misérable contrée pouvait devenir en peu de temps une colonie riche et importante. » Mais il avait à compter avec l'apathie, l'ignorance et la routine des colons qui se contentaient de végéter sur leurs *habitations*, sans vouloir rien entreprendre de grand. Il leur proposait en vain, comme Malouet vingt-cinq ans auparavant, l'exemple des Hollandais de Surinam, pour leur faire dessécher les terres basses, les plus riches. Pour les entraîner, son tempérament le poussait à aller jusqu'à la contrainte. « Si les administrateurs qui m'ont précédé, écrivait-il au ministre, et dont plusieurs avaient conçu les projets utiles qui restent à exécuter, n'eussent pas été arrêtés par la cabale et par l'intrigue... si leur volonté eût été plus fortement prononcée, il y a longtemps que la Guyane serait florissante. »

C'est en usant de toute son énergie qu'il put faire commencer les travaux du premier grand travail de dessèchement conçu déjà et étudié par Malouet et l'ingénieur Guisan. « Malgré l'esprit d'opposition, disait-il, ce canal se fera, la chose est résolue. Le citoyen Dupuy-Torcy, ingénieur hydraulique, est en ce moment sur les lieux, occupé à niveler le terrain. » Mais la prise de la Guyane par les Anglais ne permit pas d'achever les travaux entrepris. C'est sous la Restauration seulement que devait être terminé le canal Torcy (1).

En effet, la population de la colonie était trop peu nombreuse pour que la défense pût être organisée comme à la Guadeloupe. Abandonné de la métropole, ayant à lutter contre les forces réunies des Portugais et des Anglais, Hugues dut capituler en 1809, en stipulant toutefois que la colonie serait remise aux mains des Portugais. Il

(1) *Mémoires de Malouet*. Appendice, p. 381-85 et 433-36. (Lettre de Victor Hugues au ministre de la marine du 25 floréal an XI).

pensait, sans doute, qu'il serait plus facile de l'en retirer. Ses ennemis l'accusèrent de n'avoir pas su préparer la résistance et d'avoir tout sacrifié au désir de sauver ses richesses personnelles. Mais un conseil de guerre devant lequel il fut traduit l'acquitta à l'unanimité.

De nouveau Hugues quitta bientôt la France. Les colonies exerçaient sur lui un invincible attrait. Il retourna à Cayenne, obtint la levée du sequestre mis par les Portugais sur son *habitation* et vécut en simple planteur. Vieux et aveugle, il revint en France en 1822, pour y mourir. Figure violente et tourmentée dans une période de troubles, sa mémoire a été très attaquée comme celle de beaucoup d'hommes de la Révolution. Il est difficile de lui mesurer l'éloge et le blâme.

On peut citer de lui cette appréciation de son prédécesseur Malouet qui montre un jugement sûr et fait en même temps honneur à son caractère : « L'ouvrage de M. Malouet sur les colonies m'est tombé entre les mains il y a deux mois. Je connaissais déjà une partie de la correspondance de cet administrateur par l'examen des archives de la Guyane et je dois dire que je n'ai jamais lu rien de plus vrai, de mieux pensé, de plus digne de l'attention de tous les hommes qui prennent intérêt à la prospérité de cette colonie. Il me paraît d'autant supérieur à plusieurs autres qui ne sont qu'un amas de fables et d'impostures, quoique leurs auteurs jouissent de quelque consistance. C'est ainsi que les gouvernements peuvent être trompés. Ma manière de voir à cet égard est indépendante de toute considération particulière, car je ne connais point M. Malouet et je ne suis point connu de lui. Ses opinions ne sont pas de nature à nous rapprocher ; mais l'intérêt de la Guyane me fait désirer que le gouvernement soit bien convaincu que tout ce que M. Malouet a écrit en général sur l'organisation des colonies, et particulièrement sur la Guyane française, est frappé au coin de la sagacité et de la vérité (1). »

Quelque jugement qu'on porte sur lui, le proconsul marseillais partage avec le général Decaen la gloire d'avoir été l'un des hommes qui ont lutté avec le plus d'énergie et le plus de succès, pour disputer aux Anglais les débris de notre vieil empire colonial (2).

La paix d'Amiens avait donné un moment aux colons de grandes

(1) *Mém. de Malouet.* Appendice, p. 433-34.

(2) Victor Hugues mériterait, comme Decaen, l'honneur d'une étude qui n'a pas été faite. — Voir : colonel Boyer-Peyreleau. *Les Antilles françaises, particulièrement la Guadeloupe.* Paris, 1823, t. III (copié par Pardon. *La Guadeloupe,* Paris, 1881). — Sydney Daney. *Hist. de la Martinique,* t. V. — Biographie Didot.

espérances. Le rétablissement de l'esclavage par le premier consul, la réorganisation des colonies mise à l'étude, la sollicitude que montrait Bonaparte pour les choses coloniales, tout contribuait à relever les courages. L'expédition du général Leclerc et ses premiers succès contre Toussaint Louverture (1802) firent croire aux colons de Saint-Domingue, réfugiés en France, qu'ils allaient bientôt rentrer dans leurs *habitations*.

Ni la mort de Leclerc et les échecs qui suivirent, ni la reprise de la guerre avec l'Angleterre, ne leur firent perdre leurs illusions. Leur état d'esprit nous est révélé par l'ouvrage du Marseillais Abeille, qui se fit leur porte-paroles en 1805 : « L'empereur, affirmait-il, veut ressaisir et restaurer la plus riche portion des domaines de la métropole, remettre sous ses lois ces esclaves poussés à la révolte, plutôt que révoltés... Bientôt, sans doute, une nouvelle colonie se fondera à Saint-Domingue avec le reste de la population blanche qui a pu échapper à la fureur des monstres qui voulaient l'anéantir... Pourrait-on hésiter à le dire : aucune conquête au dehors, aucune concession ne saurait être l'équivalent de cette colonie qui formerait seule un État que le fils d'un prince puissant regarderait comme un riche héritage. Elle appartient à la France, elle lui appartiendra toujours... Jeunes Français ! voilà l'un des domaines précieux de votre industrie, le patrimoine de ceux qui n'en attendent point de leurs parents. Là vous trouverez, comme dans nos autres îles, des compatriotes hospitaliers, empressés de concourir à votre avancement, si vous leur montrez un caractère loyal, affectueux et confiant. Vous serez touchés de l'accueil que vous en recevrez..... Celui qui vous adresse ces avis a vécu pendant quinze ans dans le pays dont il vous entretient plus particulièrement. Il n'avait que cet âge lorsqu'il y aborda et, quoique d'un caractère qui l'éloignait du repos et de la mollesse, il n'y éprouva jamais trois jours consécutifs de fièvre. Il peut vous attester que la plupart de ceux qu'il a vu périr auraient, avec plus de courage, de prévoyance et de modération, évité leurs maladies mortelles..... Pays infortuné de Saint-Domingue ! je t'ai quitté avant tes malheurs, mais mon cœur ne t'a jamais abandonné. Je t'ai suivi de mes vœux, chaque jour de ma vie : puissé-je t'entrevoir encore florissant et paisible pour le plus grand éclat de ma patrie, pour la consolation de ceux dont tu fais l'unique espérance (1) ».

(1) *Essai sur nos colonies et sur le rétablissement de Saint-Domingue ou Consi-*

En attendant qu'une nouvelle paix pût permettre de réaliser ces projets de restauration, Abeille étudiait le régime à appliquer aux colonies pour leur procurer la tranquillité, les moyens « d'en rendre l'administration éclairée et facile », d'améliorer les cultures et d'assurer leur prospérité. On trouve dans son travail bien des observations intéressantes et justes, fruit de sa longue expérience. On y voit, entre autres, indiqué l'emploi d'un moyen de colonisation qui avait fait merveille aux Antilles sous l'ancien régime. Abeille pouvait parler de colons sans patrimoine et des encouragements qu'ils étaient sûrs de recevoir pour créer leurs plantations. Les négociants d'autrefois avaient en effet compris qu'il était de leur intérêt d'encourager de toutes leurs forces l'extension des cultures aux colonies. Cette alliance étroite du commerce et de l'agriculture coloniale avait été le secret de la rapide prospérité des colonies françaises au XVIII[e] siècle. Les Marseillais avaient été des premiers et des plus hardis à la pratiquer. Il semble qu'on en a perdu aujourd'hui le secret. Les directeurs du mouvement colonial ont établi en axiome qu'il fallait des capitaux importants pour aller s'établir avec quelque chance de succès dans nos possessions tropicales. Cette maxime de colonisation, malheureusement vraie pour la plupart des cas, n'aurait pas eu de sens autrefois. Nos ancêtres avaient résolu très efficacement et très simplement le problème resté jusqu'ici insoluble pour nous du crédit agricole aux colonies.

Quelques mois après la publication du livre d'Abeille, la bataille de Trafalgar rendit bien lointaine la possibilité d'une revanche maritime dont il menaçait les Anglais. Après avoir tout attendu de Napoléon les colons finirent par n'espérer plus que dans sa chute. En 1814 ils furent assez influents pour faire décider l'envoi immédiat d'une expédition; le retour de l'empereur en arrêta les préparatifs. Pourtant leurs illusions persistaient tenaces. En 1821 ils présentaient encore au roi un mémoire. Parmi les nombreuses signatures on voyait celles de plusieurs Marseillais. Ils y établissaient les « droits de souveraineté

dérations sur leur législation, administration, commerce et agriculture. Paris, messidor an XIII, juin 1805.— Abeille se recommandait de deux anciens administrateurs de Saint-Domingue, honorés de la confiance de l'empereur, qui depuis vingt ans lui accordaient leur estime. L'un d'eux était le marquis de Barbé-Marbois, ministre du Trésor en 1805, l'autre Malouet. — L'ancien planteur trace un tableau attrayant des relations qui existaient entre les maîtres et les esclaves. Cf., à ce sujet, un curieux mémoire de Malouet de 1776 : *Du traitement et de l'emploi des nègres aux colonies.* Arch. colon., F[90] (cité par Peytraud. *L'esclavage dans les Antilles*, p. 238-39).

de la France sur Saint-Domingue » en invoquant la « légitimité des grandes invasions et la possession qui en est la conséquence immédiate ». Ils reprochaient au gouvernement son inaction et le poussaient à une nouvelle expédition coloniale, mais ils avaient raison de ne pas y compter. On négociait déjà pour obtenir du gouvernement haïtien une indemnité aux anciens propriétaires français, qui fut réglée en 1823. L'indépendance de Saint-Domingue fut officiellement reconnue en 1825.

On voit par ce rapide tableau qu'il est impossible de faire l'histoire de nos colonies d'Amérique au XVIII^e^ siècle sans tenir compte de l'heureuse influence exercée par l'activité marseillaise. C'est à partir du moment où les Iles du Vent, entrées en relations suivies avec le grand port méditerranéen, en subirent les heureux effets, qu'elles firent des progrès rapides dans la voie de la prospérité. Un biographe marseillais a pu appeler avec quelque exagération Georges Roux « le colonisateur des Antilles ». Il est vrai de dire que les Marseillais, tout en restant surtout négociants, y furent au premier rang parmi les ouvriers de la colonisation.

CHAPITRE VI

LA COLONISATION MARSEILLAISE EN DEHORS DE LA MÉDITERRANÉE AU XVIIIe SIÈCLE.

II. — *Sénégal et Gambie : André Brüe, David, Durand, Pelletan.*

Sur la route qui conduisait aux Indes orientales, nous possédions en Afrique les établissements du Sénégal et de la Guinée, simples comptoirs de traite. Sur les côtes d'Afrique, pas plus que sur celles de l'Inde, il n'était question de colonisation. Traite de la gomme, de la poudre d'or, de l'ivoire, du maniguette ou poivre africain, traite des esclaves surtout, telle était la préoccupation des compagnies qui y avaient fondé des établissements la plupart du temps misérables. Les plus importants, avec leurs fossés, leurs remparts bastionnés, leurs canons et leur faible garnison, portaient le nom de forts. Sans l'urgente nécessité du trafic des *pièces d'Inde* pour la vie des colonies européennes d'Amérique, et les beaux bénéfices qu'il procurait souvent, on ne comprendrait pas les rivalités des puissances coloniales qui toutes voulurent avoir leurs forts et leurs postes, voisins et jaloux les uns des autres. Intriguer auprès des chefs indigènes des environs pour obtenir par des cadeaux la traite la plus fructueuse, les indisposer contre les Européens des autres comptoirs et les détourner d'entrer en relations avec eux, tel était le rôle ordinaire et peu agréable de leurs commandants. La colonisation n'y gagnait guère et la civilisation moins encore. On s'étonne que, pendant plus de deux siècles qu'il dura, cet état de choses n'ait soulevé aucune protestation. L'histoire de pareils établissements serait sans intérêt s'ils n'avaient préparé la colonisation et la pénétration de l'Afrique au xxe siècle. Certains agents des compagnies déployèrent à leur

service une intelligence et une énergie dignes d'une meilleure cause. Quelques uns même, en avance sur leur temps, firent, dès le XVIIIe siècle, œuvre de colonisateurs ; c'est leur nom surtout qui mérite d'être sauvé de l'oubli.

Par la traite des produits naturels, le commerce des côtes d'Afrique n'avait guère de rapport avec celui des Indes orientales; par celle des esclaves, il était lié plutôt avec celui de l'Amérique. Aussi les comptoirs français ne firent pas partie de la concession de la Compagnie des Indes orientales jusqu'à Law. Mais le commerce d'Afrique ne fut jamais libre, ni en Sénégal ni en Guinée. Au Sénégal, les comptoirs passèrent successivement entre les mains de cinq compagnies depuis leur fondation, en 1626, jusqu'à la fin du XVIIe siècle (1). Toutes nanties d'un privilège exclusif, toutes confinées dans leurs forts de l'île Saint-Louis et de Gorée, toutes, sauf la première, furent réduites à abandonner leur concession après de mauvaises affaires.

Toutes avaient été formées en Normandie ou à Paris. En 1718 la Compagnie d'Occident de Law absorba une sixième compagnie du Sénégal, constituée à Rouen en 1709. La Compagnie des Indes, qui lui succéda et survécut au naufrage du *Système*, garda la côte d'Afrique dans sa Concession. Les Marseillais, défenseurs obstinés de la liberté du commerce contre Colbert, s'étaient systématiquement tenus à l'écart des grandes compagnies chères à ce ministre. Mais ils avaient de plus en plus besoin d'employer leurs capitaux et leur activité en dehors de la Méditerranée. Ils sollicitaient ardemment depuis 1707 la permission de participer au commerce de l'Amérique. Pour avoir part à celui des Indes orientales ils souscrivirent des actions de la nouvelle compagnie. S'ils n'avaient été que ses actionnaires leur rôle colonial eût été médiocre, mais ils prirent part à la direction de ses affaires. Au Sénégal, grâce à l'impulsion donnée par l'un d'eux, vrai créateur de la colonie, ils ont été pendant tout le XVIIIe siècle, les plus brillants, ou même les seuls représentants de la colonisation française.

Personne n'a soupçonné jusqu'ici que le célèbre André Brüe fût Marseillais. Ni le P. Labat qui a utilisé son journal et ses mémoires

(1) Compagnies de Dieppe et Rouen (1626-64) ; Compagnie des Indes occidentales (1664-73) ; Compagnie d'Afrique (1673-81) ; Compagnie du Sénégal de d'Appougny (1681-95) ; Nouvelle Compagnie d'Appougny et Compagnie de Paris (1696-1709).

pour composer sa *Nouvelle relation de l'Afrique Occidentale*, publiée en 1728, ni l'abbé Prévost, ni Walckenaër, qui n'ont guère fait que le copier dans leurs *Histoire des Voyages*, n'ont dit un mot de son origine. Félix Berlioux, qui a récemment élevé un monument à la mémoire de ce brillant colonisateur (1), en étudiant son œuvre avec tant de conscience et de sagacité, n'a pu que regretter le silence de ses devanciers.

Mais Pierre-Augustin Guys, auteur de *Marseille ancienne et moderne*, cite dans la galerie des citoyens « qui ont fait honneur à leur patrie », dont il aurait voulu être le Plutarque, Brüe, employé par la Compagnie des Indes, auteur de relations intéressantes sur le Sénégal. Cette double indication est déjà suffisamment précise, mais, de plus, le nom de Brüe est accolé par Guys à celui du chevalier d'Arvieux, dont le dominicain Labat a aussi publié les Mémoires. Le doute n'est donc pas possible; d'ailleurs d'autres indications auraient pu déjà faire supposer que Brüe était tout au moins Provençal. Les Archives de la Chambre de Commerce de Marseille renferment, en effet, plusieurs documents qui le concernent. Ils permettent de combler, incomplètement encore, les lacunes de la biographie de Berlioux qui n'a trouvé dans Labat aucune indication sur la vie de Brüe en dehors de ses séjours au Sénégal. Ils jettent un nouveau jour sur la physionomie de ce Marseillais.

André Brüe fut envoyé au Sénégal en 1697. On ne sait ni quel était son âge, ni quels avaient été ses débuts. Cependant Labat nous apprend qu'il avait séjourné à Tripoli de Barbarie et qu'il y avait recueilli des renseignements sur les caravanes soudanaises venant de Tombouctou (2). L'échelle de Tripoli était très peu fréquentée jusqu'alors par les Français qui n'y résidaient même pas d'une manière suivie. La correspondance conservée à la Chambre de Commerce et aux Affaires étrangères ne contient aucune indication au sujet de Brüe. On peut supposer qu'il ne s'arrêta à Tripoli qu'en passant, en 1714, quand il rentrait de Syrie en France.

(1) Etienne-Félix Berlioux. *André Brüe ou l'origine de la colonie française du Sénégal*. Paris, Guillaumin. 1874. — Cf. Labat; abbé Prévost. *Hist. générale des Voyages*, t. II, p. 460-651; Walckenaër. Collect. des relations de voyages, t. II et III; — Cf. Durand. *Voyage au Sénégal*, Paris, 1807, 2 vol. in-8°. Discours préliminaire, p. XXV-XXXV.

(2) *Nouvelle relation de l'Afr. occid.*, t. III, p. 362-365.

Appartenait-il à une famille de marchands établis dans les échelles ? Louis Brüe, autour de 1700, figure parmi les principaux résidents français, d'abord à l'île de Chypre, puis à Seyde (Saïda). De nombreux Brüe remplirent au XVIIIe siècle les fonctions de drogmans ou de chanceliers. L'un d'eux était drogman de l'ambassadeur à Constantinople en 1709 ; la même année Jean Brüe était chancelier du consul de l'île de Milo ; on peut citer un autre Brüe, drogman à Alexandrie en 1672 ; un homonyme exerçait la même charge à Seyde, cent ans après, en 1771. André Brüe appartenait peut-être à cette dynastie puisqu'il devait remplir lui-même plus tard les fonctions de vice-consul.

Il est donc probable qu'il avait commencé sa carrière dans les échelles du Levant, école des jeunes Marseillais, comme employé d'un comptoir ou plutôt d'un consulat. Berlioux a cru qu'il avait dû être militaire, puis marchand, à cause des termes de la commission qui lui fut délivrée par les directeurs généraux de la Compagnie, le 4 juin 1697. Elle est adressée au sieur André Brüe, chevalier du Saint Sépulcre de Jérusalem, et il est question de sa « capacité, probité, bonne conduite, et expérience au fait de la guerre et du commerce » (1). Le titre de chevalier du Saint-Sépulcre semble bien indiquer des fonctions remplies dans quelque consulat ; le reste pouvait n'être que formule de style.

Quoiqu'il en soit, Brüe partit en 1697, au moment où la paix européenne venait d'être rétablie, comme « directeur général et commandant dans tous les pays de la Concession » de la Compagnie royale de France aux côtes du Sénégal et autres lieux d'Afrique. Cette concession s'étendait du cap Blanc à Sierra-Leone. La situation des établissements francais était misérable et fort précaire. Le vieux fort de Saint-Louis, avec ses quatre bastions construits autrefois par les Normands et ses trente canons, était entouré de quelques huttes qui servaient d'habitation aux serviteurs et employés. « On n'y voyait rien qui ressemblait à une ville, ni même à un village. Brüe trouva les deux forts de Gorée, dit Labat, dans un état à faire pitié, les magasins découverts et presque abattus et les employés de la Compagnie réduits à une si grande extrémité, faute de vivres et de marchandises de traite, qu'ils avaient été obligés de vendre jusqu'aux gonds,

(1) *Nouvelle relation de l'Afr. occid.*, t. I, p. 48-49.

aux pentures et aux verrous des portes pour avoir du mil pour subsister. »

« Les rois indigènes, ajoute Berlioux, étaient restés les maîtres du pays et les Français étaient entièrement à leur merci. Sans leur consentement il était bien difficile d'avoir des provisions, de faire du commerce, de trouver des serviteurs. Les chefs réclamaient une redevance pour laisser prendre de l'eau ou du bois : ils réglaient les ventes, fixaient le prix des marchandises et indiquaient les marchés où les échanges devaient avoir lieu. »

Tout allait changer. Le premier séjour de Brüe comme directeur dura cinq ans (1697-1702). Il déploya dès son arrivée une activité extraordinaire pour faire cesser cette situation précaire, mettre de l'ordre dans la gestion des comptoirs, donner de la vie au commerce, fortifier l'influence française; il voulut surtout parcourir par lui-même tous les territoires de la Concession, dont les côtes même étaient mal connues, en prendre réellement possession et chercher les emplacements les plus favorables pour y créer de nouveaux établissements.

Mais son idée la plus féconde fut l'exploration du haut Sénégal, des pays qui conduisaient aux mines d'où provenait l'or du Galam et au Niger, la création de postes successifs qui nous rendraient maîtres des routes de l'intérieur et détourneraient les caravanes, ou les *dioulas* indigènes, du chemin de la Gambie où les Anglais nous disputaient le trafic. Par son grand projet de pénétration Brüe devançait Faidherbe qui, cent cinquante ans après, fut son véritable continuateur.

L'année même de son arrivée Brüe remontait le Sénégal pour aller voir surtout le siratik, roi des Fouls, le prince le plus puissant des rives du Sénégal. Il s'arrêtait dans chaque village, gagnait les chefs et les populations par son savoir faire autant que par ses présents. « Aussi le commerce se ranimait partout, les anciennes alliances étaient renouvelées et les indigènes se montraient empressés autour des visiteurs. »

En 1698 Brüe fit son voyage au Galam, pays situé entre le confluent du Sénégal et de la Falémé, où Louis Moreau de Chambonneau avait essayé de fonder un comptoir en 1689 ; il remonta le fleuve jusqu'aux chutes de Félou, où il cessait d'être navigable. Empêché d'aller plus loin, il recueillit de nombreux renseignements

sur les pays qui s'étendaient jusqu'au Niger et précisa ses plans : échelonner une ligne de postes fortifiés le long du Sénégal, en établir dans le Galam même qui servirait de base aux expéditions d'exploration. Les visées du directeur étaient vastes puisque Labat parle d'un projet de voyage à Tombouctou, la ville légendaire à Marseille surtout, car toutes les relations, de Tripoli, de Tunis, du Maroc, la représentaient comme le grand marché de l'intérieur, le centre du pays le plus riche du Soudan, d'où venaient les caravanes de marchandises qui parvenaient à la côte. Quelque ambitieux et ardent qu'il fût, Brüe rêvait une pénétration toute pacifique. Il avait négocié et obtenu des chefs indigènes, entre autres du siratik des Fouls, toutes les autorisations nécessaires et la concession des emplacements pour les établissements qu'il méditait.

Brüe, pressé de revenir à Saint-Louis, avait dû s'arrêter à l'entrée du Galam mais il avait pu savoir que les gens de ce pays tiraient l'or du Bambouk. Le frère augustin, Apollinaire, ancien chirurgien de la Compagnie, laissé par lui sur place, fut chargé d'un voyage d'exploration pour vérifier le fait. Apollinaire visita tout le Galam, le Khasso, le Bambouk, et rédiga sur ces pays un rapport que Brüe put envoyer à la Compagnie le 8 octobre 1699, en lui demandant l'autorisation d'élever un fort au Galam. Celle-ci lui parvint l'année suivante et le fort fut immédiatement construit, non loin de l'emplacement actuel de Sénoudébou sur la Falémé.

Cette année-là le directeur avait entrepris un grand voyage vers le Sud pour connaître les parties méridionales de la concession, négligées jusque-là par les compagnies du Sénégal et fréquentées surtout par les Anglais ou les Portugais, seuls à y posséder des établissements. Dès 1698, il avait fait créer deux comptoirs à Gérèges et Albreda, sur la Gambie d'où il rêvait d'expulser les Anglais. Après les avoir visités il entra dans l'estuaire du Rio-Geba, remonta le Rio-Grande qui s'y jette, explora l'archipel mal connu des Bissagos et traversa le premier tout le pays entre la basse Gambie et le Cacheo en franchissant la Casamance. Il revint à Saint-Louis, convaincu de la faiblesse des Anglais et des Portugais dans ces régions, et plein d'espoir pour l'avenir.

Ce second voyage avait eu des résultats durables. Brüe, grâce à l'ascendant qu'il savait prendre sur les indigènes, avait pu rétablir le comptoir abandonné de Bissao sur le Rio-Geba, à côté de celui

des Portugais et malgré leur opposition. Il avait surtout rapporté une idée féconde qui montre que la largeur de ses vues s'étendait au delà des spéculations mercantiles auxquelles se bornaient toutes les compagnies sur les côtes d'Afrique. L'île de Boulam, à l'entrée du Geba, l'avait séduit par sa belle végétation plus que les Bissagos ses voisines. Il résolut d'y fonder une exploitation agricole. Les plantations, pensait-il, pourraient donner surtout du sucre et du rhum et aussi du coton, du cacao et de l'indigo. Leur création lui paraissait d'autant plus facile qu'on devait trouver des travailleurs à bon compte dans le pays. « Les esclaves, si chers en Amérique, remarque Labat, y sont à très bon marché et on en peut avoir tel nombre qu'on voudra sans être obligé aux dépenses excessives qu'il faut faire en Amérique pour fournir une habitation du nombre de nègres qui y est nécessaire pour la faire valoir (1). »

Honneur à Brüe d'avoir fait la première tentative pour créer sur cette côte occidentale d'Afrique une colonie véritable. Il avait eu l'idée toute simple, mais qui n'était venue à personne, d'employer sur place la main-d'œuvre africaine, au lieu de la transporter à grands frais en Amérique. Homme de premier mouvement, comme tout bon Marseillais, le directeur avait voulu passer aussitôt de la conception à l'exécution. Parti sur le Rio-Grande à la recherche du chef dont dépendait l'île de Boulam pour lui en demander la cession, il avait été assez habile pour l'obtenir. Cependant les circonstances ne lui permirent pas de réaliser ses plans. Ils devaient être repris plus tard en 1784 et en 1792, par les Anglais eux-mêmes.

Enfin, Brüe avait songé à l'extension de l'influence de la Compagnie au nord du Sénégal, mais le temps ne lui fut pas laissé de s'en occuper activement. Entre temps il avait voulu revenir de Gorée à Saint-Louis par terre à travers le Cayor ; cette route avait été déjà parcourue par Dancourt en 1682, mais Brüe a laissé la première description du pays. Déjà les rapports étaient souvent tendus avec le belliqueux damel du Cayor. Peu de temps après, le directeur, attiré par lui dans un guet-apens, ne fut remis en liberté que moyennant rançon. Il s'apprêtait à tirer de cette trahison une vengeance éclatante quand il fut rappelé en France en 1702.

(1) Berlioux. *André Brüe*, p. 140.

La Compagnie, dont les affaires périclitaient, l'avait nommé directeur général pour essayer de sauver la situation. En quittant l'Afrique, Brüe n'oubliait pas ses projets d'expansion. Il voulut passer par le Portugal où il négocia infructueusement l'acquisition entière de Bissao, en 1703. Les Portugais étaient en train de négocier avec sir Methuen le traité qui allait les lier pour longtemps aux Anglais et de décider leur rupture avec la France. Peu de temps après, leur fort de Bissao allait être rasé par une expédition française. Brüe, toujours actif, avait profité de son séjour à Lisbonne pour rédiger un mémoire sur le Portugal et ses ressources.

Son premier passage en Afrique avait été fructueux, bien qu'il n'eût pu qu'ébaucher ses plans. Il rapportait des vues fécondes qu'il put faire partager à sa Compagnie et au gouvernement. Mais l'heure n'était pas aux grands projets. Le désordre des affaires de la Compagnie était trop grand pour pouvoir être guéri. Bien qu'elle eût pu conclure avec la compagnie anglaise, sa voisine, un traité de neutralité, en 1705, les malheurs de la guerre de Succession achevèrent de la ruiner.

Brüe seul eût pu la sauver. Il s'était montré excellent administrateur autant qu'homme à idées. Il avait fait cesser le désordre dans les comptoirs, mis un terme aux discordes entre officiers et employés, essayé de modérer leurs dérèglements. Habitué à la bonne police des colonies franques des échelles du Levant, surveillées par la Chambre de Commerce de Marseille, il avait essayé de l'introduire au Sénégal. Labat nous apprend que, dès son arrivée à Saint-Louis, il obligea tous les employés à prendre leurs repas dans le fort, à assister à la prière soir et matin. Ce fut encore son premier acte dans sa seconde mission.

Mais, dès qu'il fut parti, les anciennes habitudes reprirent le dessus. L'indiscipline et l'inconduite régnèrent de nouveau. Les indigènes ne furent pas longs à en souffrir ou à s'en apercevoir et leurs dispositions changèrent aussitôt. Les Mandingues prétendirent qu'ils étaient déliés par le départ du directeur des engagements qu'ils avaient pris et s'emparèrent du fort de Dramanet dans le Galam (décembre 1702). Mal obéi au Sénégal, mal secondé par les actionnaires, Brüe ne put conjurer la ruine.

La Compagnie de Paris, impuissante, fut donc heureuse de vendre son privilège, le 20 février 1709, à une compagnie dite de Rouen.

Septentrion
Occident
Orient
Midy
PAYS DE HAEREN
KOBE
FOULI
DE KASSON
Riviere de Sanaga
LES SARACOLEZ
PAYS DE GAYAGA
PAYS DE GALAM
DE L'OR
PAYS DE BONDU
ROYE DE
Riviere de Faleme
PAYS DES MANDINGOS
PAYS DE GADUA
PAYS DE BAMBUC ET TAMBA AWRA
Tamba Awra
PAYS DE JAKA
Pallemulet
Saulandu
Quergue
KOMBREGUDU
ROYAUME DE MAKANNA
Dambanna
Remarque
Echelle de Lieues communes
CARTE
Du Cours des Rivieres de
FALEME ET SANAGA
Dans les Pays de
BAMBUC ET TAMBA AWRA
Leve sur les Lieux par
Mr Compagnon

C'étaient les Normands qui réapparaissaient au Sénégal. Le principal artisan de la nouvelle combinaison, Mustellier, négociant au courant des choses d'Afrique, partit lui-même pour diriger les comptoirs. Il fit voir par ses premiers actes qu'il voulait reprendre les plans de Brüe, « qui lui avait recommandé de s'établir puissamment à Galam » (1), mais il mourut presque aussitôt en 1711. La Compagnie désemparée eut aussitôt recours à l'ancien directeur qui n'accepta pas ses offres. Labat n'ayant fourni aucune indication à ce sujet, Berlioux s'est demandé inutilement quelles avaient pu être les raisons du refus de Brüe et ce qu'il était devenu.

Pontchartrain venait de lui accorder en récompense de ses services le consulat de Tripoli de Syrie où il arriva au début de 1712. Par une malheureuse fatalité toute sa correspondance a été perdue. Les archives de la Chambre de Commerce qui renferment les lettres de son prédécesseur et de son successeur n'en possèdent aucune de lui. Avant de partir pour son poste il avait au moins désigné à la Compagnie, comme directeur, un des officiers qui l'avaient le mieux servi, de Richebourg. Celui-ci eut à peine le temps de se montrer le continuateur de son ancien chef en relevant le fort du Galam ; il mourut en 1713.

Brüe parut, une fois de plus, l'homme nécessaire. Il se rendit aux instances pressantes de la Compagnie et quitta Tripoli, sans doute à la fin de 1713, pour accepter de nouveau la charge de directeur. Sa mission en Afrique devait durer six ans, de 1714 à 1720. Il partait investi de toute la confiance des actionnaires, avec la complète liberté d'exécuter ses plans. Mais, d'autre part, malgré la paix d'Utrecht, les conjonctures restaient défavorables. Nos défaites le forçaient à beaucoup de circonspection vis à vis des Anglais et des Portugais, du côté de la Gambie et des Rivières du Sud.

Aussi il concentra d'abord tous ses efforts sur l'expansion vers le haut Sénégal. C'était d'ailleurs le projet qui lui tenait le plus au cœur. Dès son arrivée il avait donné ordre d'achever le fort Saint-Joseph sur le Sénégal, auprès de Dramanet, commencé par Richebourg, puis d'en construire un autre, le fort Saint-Pierre, sur la Falémé à peu près en face du confluent du Sannon ou rivière de l'or. Ces deux forts étaient terminés quand il organisa la fameuse expédi-

(1) Durand. *Voyage au Sénégal*. T. I, p. 29.

tion de Compagnon à la recherche des mines du Bambouk. L'effort fut couronné de succès. Le voyage de Compagnon compte comme une des expéditions les plus remarquables en Afrique, antérieures au XIXe siècle. Il s'arrêta sur la Falémé un peu moins loin que le lieutenant Pascal en 1860, mais il visita plus de pays et donna sur les mines d'or plus de renseignements que l'officier qui marcha sur ses traces. Brüe put envoyer en France deux échantillons de minerais du Bambouk en 1706 et 1707. Pénétré de ses enseignements, son envoyé avait su merveilleusement s'insinuer partout dans l'esprit des indigènes (1).

Jusqu'en 1720 le directeur fit continuer les recherches commencées par Compagnon. Malgré le désir qu'il avait de mettre la main sur les riches mines d'or, Brüe songeait à une pénétration et à un établissement pacifiques. Rien ne peut faire plus d'honneur à son caractère que de reproduire tout le passage où Labat expose le plan du directeur :

« Il ne faut pas s'imaginer entrer dans ce pays à main armée, ni s'emparer de haute lutte des endroits où nous avons marqué qu'étaient ces riches mines. La loi de Dieu nous défend d'envahir le bien d'autrui et il n'y a aucun prétexte qui puisse effacer ou diminuer le crime et le blâme qui y seraient joints si nous allions de gaieté de cœur, et poussés par notre seule convoitise, attaquer des gens dont nous n'avons aucune raison de nous plaindre, et sur les terres desquels nous n'avons aucun droit. »

« Le moyen le plus sûr, le plus honnête, le plus conforme aux lois de la raison et du christianisme est de continuer le commerce avec eux comme il est établi et de tâcher de s'insinuer tellement dans leurs esprits qu'ils nous poussent eux-mêmes à nous établir chez eux et à y bâtir des comptoirs fortifiés, ou sur les terres qu'ils nous auraient cédées de leur plein gré ou que nous aurions achetées d'eux. Il ne serait pas difficile après cela de traiter avec les farims, ou pour acheter la propriété de quelques mines, ou pour les faire valoir à certaines conditions dont on serait convenu (2). »

(1) V. abbé Prévost. *Hist. génér. des voyages*. T. II, p. 638 : carte du cours des Rivières de Falémé et Sanaga (Sénégal) dans les pays de Bambuc et Tambe-Awra. Levé sur les lieux par M. Compagnon. Prévost remarque que, dans l'original, le Sanaga est appelé Niger.

(2) Berlioux, *André Brüe*, p. 251.

Dès la fin de 1714, Brüe avait poussé lui-même une pointe au nord du Sénégal dans le Cayar où les Français ne devaient réapparaître qu'en 1836. Il avait visité sur le fleuve l'escale du Désert, principal marché de la gomme, négocié et signé avec les Maures Trarzas le traité du 29 juillet 1717, pour les détourner de trafiquer avec les Hollandais d'Arguin.

Du côté du sud, Brüe avait cru d'abord devoir garder une réserve prudente. Il avait même permis au damel du Cayor de traiter avec les Anglais. Mais leur Compagnie d'Afrique était misérable. Le directeur reprit courage et c'est en songeant à ses projets antérieurs qu'il fit un nouveau voyage vers les parties méridionales de la concession, pour juger sur place ce qu'il pouvait entreprendre.

Au moment où il partait, en 1718, ses commis fondaient un nouveau comptoir en Gambie sur la rivière de Bintam, abandonnant momentanément Albreda. Il espérait attirer la traite des Mandingues du haut du fleuve vers ce point en communication plus facile avec eux. Revenu à Bissao où le petit comptoir français restait seul à côté du fort portugais rasé, il étudia avec soin la situation des Portugais dans la Geba qu'il visita pour la première fois. Ce voyage lui rendit toutes ses ambitions d'autrefois. Songea-t-il pourtant encore à la colonie de Boulam? Labat ne parle que du projet de la fondation d'un comptoir dans le voisinage de la ville portugaise de Geba. Brüe revenait aussi avec l'espoir d'enlever aux Anglais tout le commerce de la Gambie.

Un des résultats les plus importants de son second séjour au Sénégal fut l'exécution de la carte du pays. Divers ingénieurs ou employés en amassèrent les matériaux. Puis, en 1718, un ingénieur plus habile fut appelé au Sénégal pour vérifier l'ensemble. En même temps, des officiers de la Compagnie avaient été chargés d'opérer le relevé des côtes. Tous ces documents furent remis à d'Anville, géographe ordinaire du roi, alors au début de sa brillante carrière. C'est lui qui dessina les trois principales cartes de l'ouvrage de Labat : carte d'Afrique (1727), carte générale de la Concession du Sénégal, carte du cours du Sénégal.

Quand le directeur déployait toute cette activité, il n'était plus au service de la Compagnie de Rouen. Celle-ci avait été obligée de vendre son privilège, le 15 décembre 1718, à l'absorbante Compagnie d'Occident de Law, devenue la nouvelle Compagnie des Indes. Grâce à

l'heureux concours des négociants normands et de Brüe, les affaires de la Compagnie avaient prospéré (1).

Le premier acte des nouveaux directeurs fut de s'assurer le concours de Brüe. Sa renommée aurait suffi à leur dicter ce choix, mais, de plus, plusieurs le connaissaient personnellement. Le nouveau changement pouvait, au premier abord, paraître favorable à la colonie, car la Compagnie des Indes, puissante, bien en cour, disposant de gros capitaux, était plus capable de mettre à exécution les grands projets de Brüe. Malheureusement, ce n'était pas des marchands qu'elle avait à sa tête. De plus, il fallut caser les créatures des protecteurs de la Compagnie ou des actionnaires influents. On vit arriver dans les comptoirs du Sénégal des officiers manquant à la fois d'aptitude et de docilité.

Brüe demanda-t-il son rappel parce qu'il se sentit mal secondé? Ressentait-il déjà les atteintes de l'âge et du climat? Ou plutôt la Compagnie le fit-elle revenir de son propre mouvement pour lui accorder un repos bien gagné tout en lui faisant remplir une mission de confiance? En effet, Brüe rentra en France en 1720 pour recevoir un poste nouveau et délicat. Il n'est guère possible que Labat ait ignoré ses nouvelles fonctions; il a cependant induit Berlioux en erreur en écrivant dans sa Relation que le directeur était parti pour s'occuper d'affaires particulières.

Ce sont encore les archives de la Chambre de Commerce de Marseille qui nous apprennent quel fut le rôle de Brüe de 1720 à 1723. Il était alors directeur de la Compagnie des Indes à Marseille. Lorient avait été désigné comme le seul port de retour des vaisseaux de celle-ci, pour le commerce des Indes orientales. Mais la Compagnie pouvait faire par Marseille une partie de son commerce d'Afrique et d'Amérique. Ce port venait, en effet, d'être ouvert, en 1719, au commerce des colonies. Or, le régime du port de Marseille, avec sa franchise, était tout spécial. On savait les Marseillais ombrageux à l'égard des Compagnies à monopoles et leur Chambre de Commerce était une puissance à ménager. L'organisation des affaires de la Compagnie à Marseille apparaissait donc comme chose délicate. Il fallait un homme

(1) D'après Berlioux, la Compagnie aurait cédé ses droits pour 1.600.000 livres, alors que son capital primitif n'était que de 600.000. Bonnassieux corrige Berlioux; la cession aurait été faite pour 600.000 livres. (*Les grandes Compagnies de commerce*, p. 234).

habile et bien au courant. Brüe parut tout désigné par sa qualité de Marseillais et par son expérience connue. De plus, la Compagnie des Indes venait d'être chargée, en 1719, de l'exploitation des concessions d'Afrique (1).

L'échange de lettres entre lui et la Chambre de Commerce, à propos de sa nomination, montre en quelle estime il était tenu par ses concitoyens et fait voir en même temps que les Marseillais savaient oublier à l'occasion leurs préventions contre les compagnies. Brüe avait écrit de Paris, le 22 novembre 1721 :

« Ayant été nommé à la direction des affaires de la Compagnie des Indes à Marseille, mon devoir et mon obligation m'engagent également de vous en demander vostre agrément avant d'en aller faire les fonctions. Vous estes, Messieurs, les protecteurs du commerce et celui que je vay diriger aura tant de relations avec vous que je me flatte que vous voudrez bien m'honorer en mon particulier de vos bons conseils afin que je puisse non seulement me rendre agréable auprès de vous, Messieurs, et de Messeigneurs les commissaires du conseil qui me font l'honneur de m'employer, mais encore utile à l'État. Faites moy cependant la grâce, Messieurs, de m'honorer de vos ordres avant mon départ de cette ville et de me croire avec autant d'attachement que de respect, Messieurs, vostre très humble et très obéissant serviteur. »

La Chambre s'empressa de lui répondre, à la date du 5 décembre :

« Nous avons reçu la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous écrire le 22 du mois passé et vu avec plaisir que vous avez été nommé à la direction des affaires de la Compagnie des Indes de cette ville. L'on ne pouvait, Monsieur, jetter les yeux sur une personne plus capable que vous pour s'acquitter comme il faut de cette direction et nous serons disposés en toute occasion à concourir avec vous à tout ce qui pourra avoir quelque relation entre les affaires de la direction dont vous allez être chargé et le bien général du commerce de cette ville. Nous savons, au surplus, à n'en pas douter, que l'expérience consommée que vous avez aux affaires, jointe à la réputation que vous vous estes si justement acquise dans toutes les directions que vous avez déjà remplies, ont eu toute la part au choix que Messieurs les commissaires du conseil ont fait de vous, Monsieur. Aussi nous

(1) Voir, ci-dessus, chapitre IV, p. 128.

n'avons rien tant à désirer que de vous voir bientôt dans cette ville où nous espérons de voir relever sous vos soins et par votre prudence un commerce qui languit, quoiqu'il soit nécessaire à l'État et particulièrement à cette province. »

Bien qu'établi à Marseille, Brüe continua certainement de diriger de loin les affaires du Sénégal. Comme elles prenaient une tournure déplaisante il fut renvoyé dans la colonie, en 1723, avec le titre de commissaire général chargé d'inspecter et de réorganiser les comptoirs. En effet, des discordes profondes s'étaient élevées entre les officiers. Par leurs maladresses ou leur mauvaise conduite ils s'étaient aliéné les indigènes. L'un des résultats fut la perte d'Arguin qu'on venait de conquérir.

Depuis la paix de Ryswick la question d'Arguin restait en suspens ; les Prussiens avaient occupé l'île de 1688 à 1711 ; les Hollandais leur avaient succédé. Brüe tenait à leur enlever ce comptoir qui détournait à leur profit une partie du commerce du Sénégal. Il avait décidé la Compagnie à recourir à la force. Une expédition, conduite en 1721 par Périer de Salvert, n'avait pas eu de peine à chasser les Hollandais, mais ceux-ci s'étaient installés à Portendic. Le gouverneur laissé à Arguin avait traité les Maures avec violence; ils s'entendirent avec les Hollandais et reprirent Arguin qu'ils leur remirent en janvier 1722.

Brüe partait donc en janvier 1723 sur une petite escadre chargée de chasser définitivement les Hollandais du littoral. Cette dernière mission fut pour lui pleine de déboires. L'officier de la marine royale qui commandait l'escadrille refusa d'assiéger Arguin, sous prétexte qu'il manquait d'eau. Heureusement pour notre prestige, l'influence de Brüe sur les chefs maures leur fit renouveler, en 1723, le traité de 1717 et céder Portendic. Grâce à lui, les Trarzas étaient redevenus hostiles aux Hollandais. Au retour, le commissaire général présenta une protestation contre la conduite des officiers du roi et obtint l'envoi d'une troisième escadre. Conduite encore par Périer de Salvert, elle s'empara définitivement d'Arguin le 20 février 1724 ; l'un des vœux les plus chers de Brüe était enfin rempli.

D'un autre côté, il avait été impuissant à rétablir la concorde entre les officiers comme il l'eût voulu. Cependant, rentré en France, il fit nommer un directeur en qui il avait confiance. Avant de quitter le service de la Compagnie il revint à son plan favori et présenta,

le 25 septembre 1723, un dernier Mémoire sur le Bambouk. On l'y voit sacrifier quelque peu ses idées pour complaire aux actionnaires. Il avait préconisé une pénétration progressive, lente et pacifique. Un pareil programme était peu fait pour les impatients comme il le constatait lui-même, au dire de Labat.

« Il a cru, écrit celui-ci, qu'il fallait s'accommoder au goût et au génie de notre nation qui ne goûte pas les projets dont l'exécution a besoin de quelque temps avant de produire tout ce qu'on en doit attendre. Sachant donc que nous abandonnons les meilleures affaires dès que nous languissons un peu dans leur attente, et qu'un commerce réglé et un établissement de gré à gré sur les lieux où l'on peut tirer de l'or en Bambouc aurait assez probablement le malheur d'échouer, s'il ne remplissait pas promptement l'ardeur de ceux qui y ont intérêt, il a cru que pour enrichir promptement la Compagnie et le public il fallait tout d'un coup nous établir avec des forces considérables sur les lieux, y bâtir les forts dont on a parlé ci-devant.... contraindre les nègres à nous céder les endroits où nous voudrions travailler, les obliger à sortir de leur léthargie et à travailler d'une manière qui les puisse faire entrer en partage avec nous des trésors de leur pays. Il suppose que, jetant tout d'un coup dans le pays mille à douze cents hommes, on serait en état de donner la loi à tous les nègres et qu'on ferait aussi tout d'un coup ce qui demanderait beaucoup plus de temps en suivant le premier projet (1). »

Cependant, malgré des concessions faites à des idées qui n'étaient pas les siennes, il faut remarquer, à l'honneur de Brüe, qu'il répudiait encore, plus que Labat ne semble le dire, l'emploi de la violence. « Connaissant donc aujourd'hui où sont ces mines, disait-il, il ne s'agit que de nous établir dessus, sans nous rendre odieux aux naturels du pays, sans opprimer leur liberté et sans leur faire aucun tort, mais y aller avec des forces suffisantes pour nous mettre hors d'insulte en commençant les établissements et les travaux. »

Ce nouveau programme ne fut d'ailleurs pas exécuté. Dès la rentrée de Brüe en France la situation s'était de nouveau gâtée au Sénégal. La Compagnie n'eut plus de directeur capable de poursuivre ses plans. Quant à Brüe il avait dû prendre sa retraite comme le pense Berlioux. La Compagnie des Indes était définitivement réorga-

(1) Berlioux. *André Brüe*, p. 323-24, d'après Labat, IV, 72.

nisée en 1725 et le poste de directeur à Marseille n'était pas maintenu. D'autre part, une carrière coloniale aussi active avait dû épuiser la constitution de Brüe, si robuste qu'elle fût. Si l'on suppose qu'il avait au moins trente ans en 1697, il avait peut-être dépassé la soixantaine en 1725. Le P. Labat, qui reçut alors son journal et ses notes, se borne à dire qu'il vivait encore en 1728, au moment où il publiait sa Relation de l'Afrique occidentale, et qu'on rencontrait auprès de lui un accueil fort aimable.

Brüe avait servi trois compagnies. Leur confiance successive suffirait déjà à proclamer son mérite. S'il n'avait pu réaliser ses plans, par suite de leur mauvaise organisation, il laissait pourtant les établissements français singulièrement plus étendus et plus solides. Arguin, Portendic, Gérèges, Albreda, Bintam et Bissao, les forts du Galam, étaient des créations qui subsistaient. Il avait fortifié le prestige du nom français auprès des indigènes ; il l'avait fait connaître à des peuples nouveaux. Par ses plans d'expansion il avait eu l'honneur de montrer la voie. En cherchant à étendre notre domination jusqu'au Niger, il avait été le précurseur de Faidherbe et des fondateurs de notre Afrique occidentale. Agent d'une compagnie commerciale il avait songé à la vraie colonisation par ses projets d'exploitations, agricoles à Boulam, minières au Bambouk. Un passage du P. Labat, d'ordinaire simple interprète des idées de Brüe, semble même indiquer que le directeur avait suggéré à sa Compagnie des plans plus vastes que ceux de la colonisation de Boulam. Parlant de la routine des indigènes en agriculture, le P. Labat écrivait : « Ce serait encore un des motifs qui devraient engager la Compagnie d'établir sur les terres de sa concession des *habitants blancs*. Elle pourrait les placer dans les endroits où le tabac, l'indigo, le coton et autres choses viennent avec plus de facilité et de succès et les aider à faire valoir ces terres. Car il est sûr qu'elle en retirerait un profit considérable et donnerait ainsi de l'emploi à bien des familles que la misère fait beaucoup souffrir en Europe (1). »

Enfin Brüe avait fait connaître pour la première fois le Bambouk ; il avait dirigé des explorations sur des contrés qu'on n'avait pas encore toutes revues il y a trente ans. Ses notes, publiées par Labat, ses cartes, restèrent la base des connaissances sur le Sénégal jusqu'à la fin du XVIII^e^ siècle.

(1) Labat, I, 204.

Berlioux qui l'a glorifié s'est pourtant montré bien injuste à son égard en lui reprochant durement et à satiété de n'avoir supprimé au Sénégal ni la traite des nègres, ni le commerce des liqueurs fortes. Il ne peut être question d'approuver ni d'excuser ce double trafic, pratiqué sur la côte d'Afrique par toutes les compagnies du XVII^e^ et du XVIII^e^ siècle. Mais, faire un crime à un agent de ces compagnies de n'y avoir pas renoncé, c'est commettre une singulière erreur d'appréciation qui étonne de la part d'un esprit aussi avisé que Berlioux. Personne, entre 1700 et 1725, ne songeait à la suppression de la traite. Quant à la vente des alcools aux nègres, qui ne sait les obstacles que rencontrent, même à l'heure actuelle, tous ceux qui souhaitent et poursuivent sa répression ? D'ailleurs il ne faut pas oublier que les compagnies du Sénégal comptaient plus sur la traite des produits naturels du pays, gomme, poudre d'or, plumes d'autruches, etc., que sur celle des esclaves pour rémunérer leurs capitaux. L'introduction des guinées, de la quincaillerie, des verroteries, du corail, de la poudre de traite, des armes à feu, etc., avait plus d'importance au Sénégal que celle des alcools.

Enfin Berlioux aurait dû faire honneur à André Brüe des traditions de douceur et de loyauté que la Compagnie des Indes établit dans ses rapports avec les indigènes. Ces traditions furent heureusement maintenues jusqu'à la Révolution. Le dernier successeur de Brüe pouvait écrire en 1794 : « Les Anglais prirent le Sénégal en 1758 et l'ont possédé environ vingt ans. Pendant cette possession ils ont semé le trouble et porté la destruction dans ce pays. On ne finirait pas si l'on voulait raconter toutes les horeurs qu'ils ont commises pour en tirer un plus grand nombre d'esclaves. Avant les Anglais l'ancienne Compagnie française des Indes avait possédé le Sénégal... Rien n'était plus doux, plus paternel que son administration. Elle entretenait la paix et la bonne intelligence entre les différents peuples qui l'habitaient ; elle y faisait la traite des nègres mais elle y était bornée à ceux qui descendaient de Galam. Il semblait que l'éloignement du théâtre de ce commerce en diminuait un peu l'horreur. Les peuples voisins du Sénégal vivaient sans défiance et en bonne amitié avec les agents de la Compagnie. Jamais on ne faisait d'esclaves chez eux, on n'achetait pas ceux qui pouvaient être faits par d'autres, ou, si on les achetait, c'était pour les rendre. Nous tenons ces détails des gens du pays qui se souviennent toujours, avec attendrissement, de ces temps heureux.

La Compagnie de Indes ne tirait, annuellement, que 5 à 600 nègres du Sénégal ; les Anglais portèrent, depuis, leurs exportations à 2 ou 3.000 par an (1). »

En résumé Brüe mérite bien le nom de fondateur de la colonie du Sénégal, quoi qu'il ne laissât pas après lui une véritable colonie. Son nom est digne de figurer à côté de celui des plus actifs et des plus brillants ouvriers de la colonisation française au XVIII[e] siècle, à la suite d'un Dupleix, à côté d'un Labourdonnais ou d'un Poivre.

Brüe avait rendu un dernier service au Sénégal, celui d'attirer l'attention des Marseillais sur ce pays. Le négociant académicien Guys ne citait Brüe, en 1786, dans son *Marseille ancienne et moderne*, que comme auteur de Relations intéressantes sur le Sénégal. L'influence de son nom et de ses écrits contribua sans doute à attirer d'autres Marseillais au service de la Compagnie des Indes. L'un d'eux, tout au moins, David, a joué un grand rôle au Sénégal.

On l'a vu, à la fin de sa carrière, devenir l'un des chefs d'une compagnie de la Guyane (2). Pierre Margry lui a consacré une courte notice placée en tête de la publication d'un mémoire tiré des archives des colonies (3). Ce mémoire, très intéressant, était une justification de ses actes adressée par David à la Compagnie en 1751 ou 1752. Pour répondre aux attaques calomnieuses dont il était la victime, en même temps que Dupleix, il retraçait toute sa carrière et rappelait les services rendus, en fournissant des preuves.

C'est en ces termes que P. Margry les a appréciés : « Un des personnages qui ont le mieux répondu aux besoins de la Compagnie et l'ont le mieux servie dans son époque la plus glorieuse, c'est le fils d'un de ses directeurs, Pierre-Félix-Barthélemy David, qui s'est trouvé mêlé à tout ce que la Compagnie des Indes a fait de grand de 1729 à 1752. Son nom, cependant, est presque effacé par ceux de Dupleix, de La Bourdonnais, de Dumas et de Poivre ; mais ses services au Sénégal, comme dans les mers orientales, ne méritent pas cet oubli. »

C'était un usage courant que les fils de directeurs ou leurs pro-

(1) Pelletan. *Mémoire sur la colonie française du Sénégal*, p. 79-80.

(2) V. le chapitre précédent

(3) P. Margry, *Relations et mémoires inédits pour servir à l'Histoire de la France dans les Pays d'Outre-Mer*. Paris, Challamel, in-8°, 1867.

tégés obtinssent facilement les emplois importants de la Compagnie des Indes. Ce favoritisme servait généralement fort mal les intérêts de la Compagnie. Il y eut heureusement des exceptions ; David en fut une. La carrière de ce colonisateur, quoique insuffisamment connue, permet, en effet, de rapprocher son nom, accolé à celui de Brüe, des noms célèbres rappelés par Margry.

David nous apprend qu'il était né à Marseille, sur la paroisse Saint-Martin, le 29 juin 1711. Son père fut directeur de la Compagnie des Indes avant peut-être qu'André Brüe eût quitté son service. On ne sait malheureusement rien sur ses antécédents. Son nom, assez commun à Marseille, avait été porté par de nombreux négociants. Dans les premières années du XVIII[e] siècle, l'un des principaux marchands de l'échelle de Smyrne s'appelait David. Il est probable que le nôtre arriva à la situation de directeur en qualité de négociant expérimenté. Il ne semble pas qu'il eût exercé des emplois antérieurs et, d'autre part, les directeurs, nommés par le roi, n'étaient même pas actionnaires. Peut-être la recommandation de Brüe ne fut-elle pas étrangère à la nomination de David. Celui-ci garda longtemps ses fonctions. Dans le tome II de son *Histoire des Voyages*, qui porte la date de 1746, l'abbé Prévost dit qu'il a reçu des renseignements sur le voyage de Compagnon, de MM. David et de Prémesnil (d'Epremesnil), actuellement directeurs de la Compagnie des Indes et particulièrement chargés des affaires du Sénégal (1). En 1749, le vieux David était encore à la tête de ce département. Le fils eut donc l'heureuse chance de rester pendant toute sa carrière au Sénégal sous les ordres directs de son père.

Dès l'âge de 19 ans le jeune David entra en qualité de commis au service de la Compagnie. En 1729, il y avait neuf ans que Brüe avait quitté le Sénégal. Depuis ce temps le désordre et l'inconduite n'avaient fait que croître. La Compagnie désirait en vain connaître la situation de ses comptoirs : « elle ne recevait que des feuilles volantes pour toutes écritures, ce qui lui laissait ignorer les trois quarts de ses affaires. »

La cause du mal, qui semblait inguérissable, David l'indique nettement. « Cette irrégularité abusive avait pris racine de l'extrême difficulté de pouvoir mieux faire, peu de gens se déterminant d'aller

(1) T. II, p. 638.

dans un pays où l'on n'envoyait que des malfaiteurs et des libertins outrés, pour s'en défaire honnêtement : cette concession était regardée pour lors comme une autre Sibérie, dont le climat et le libertinage enlevaient au moins toutes les années un tiers des sujets que l'on y faisait passer. »

La Compagnie tenta cependant un effort, en 1732, pour faire cesser un état de choses aussi fâcheux. Elle envoya un nouveau directeur, Le Juge, accompagné de plusieurs autres commis, chargés d'établir dans les comptoirs les écritures en parties doubles. David partit avec lui en qualité de second, avec le titre de teneur de livres général. Le Juge mourut six mois après, puis tous les commis qui l'avaient suivi, sauf un seul qui travaillait à Gorée. David continua seul le travail à peine commencé, en vint à bout et, pour la première fois, la Compagnie reçut en 1733, « des livres complets de sa concession, dans la forme qu'elle le désirait, et qui lui sont venus depuis ce temps toutes les années. »

En 1736, notre commis se distingua de nouveau par un service signalé. Les intérêts de la Compagnie semblaient fort compromis au comptoir de Bissao relevé par Brüe. Les Français n'y avaient plus aucun prestige et semblaient depuis longtemps à la merci des nègres. Ceux-ci « se faisaient donner les marchandises à volonté sans payer ; ils battaient les employés, les mettaient tous en sang à coups de sabre, aucun n'osait leur résister ; on avait inutilement tenté d'en enlever les effets, montant à plus de 300.000 livres, compris les dettes ; personne n'en trouvait le moyen. »

David offrit d'exécuter les ordres de la Compagnie qui ordonnait de tout tenter pour retirer ses marchandises. Avec un petit brigantin armé de dix canons il se présenta à Bissao pacifiquement, sut gagner les bonnes grâces des indigènes, profiter de leurs discordes entre eux et de leurs querelles avec les Portugais. Devenu presque leur arbitre, il se fit payer par les débiteurs de la Compagnie la plus grande partie de ce qu'ils lui devaient depuis longtemps, enleva secrètement toutes les marchandises du comptoir, put prendre une cargaison de noirs et revenir à Gorée sans encombre.

Ce nouvel exploit lui valut le titre de directeur général et chef des conseils du Sénégal en 1738. Placé à la tête de la colonie, David fut particulièrement préoccupé de faire cesser le commerce des interlopes anglais qui venaient tous les ans enlever une partie de la traite

de la gomme. En vain la Compagnie envoyait de petits bâtiments, soutenus par des vaisseaux de guerre, croiser sur la côte. Les Anglais « se présentaient avec des forces supérieures et ils traitaient à notre vue, sans pouvoir les en empêcher. Il y avait longtemps que nous faisions cette manœuvre et il en coûtait des millions tant au Roy qu'à la Compagnie, sans espérance de pouvoir mieux faire. »

Les directeurs avaient inutilement pressé les prédécesseurs de David de les débarrasser des interlopes. Ils écrivaient à Devaulx, le 7 septembre 1734 : « Nous ne saurions rien ajouter aux instances que nous vous avons faites de vous y appliquer de tout votre pouvoir. Nous vous exhortons de nouveau d'y donner tous vos soins. » Notre Marseillais, fertile en ressources, conçut un plan ingénieux qu'il put faire adopter à la Compagnie. Il se rendit en Gambie, en 1739, et put signer avec les Anglais un traité doublement avantageux par lequel il s'engageait à leur livrer pendant dix ans 360 milliers de gomme contre 300 noirs pièces d'Inde. Ainsi les Anglais participaient, suivant leur désir, à la traite de la gomme et la Compagnie se procurait à bon compte des noirs dont elle manquait toujours pour les Antilles. Le traité fut exécuté ponctuellement jusqu'au départ de David en 1746. Le prix de la gomme ayant aussitôt baissé à Londres, les interlopes se découragèrent et disparurent.

David était revenu en France en 1742 pour rétablir sa santé plusieurs fois gravement compromise. Il reçut une éclatante récompense. Sur la proposition du contrôleur général Orry, dont le frère, Orry de Fulvy, avait la haute main sur la Compagnie en qualité d'inspecteur général, le roi le nomma gouverneur général de la concession du Sénégal, titre qui n'avait encore été donné à personne.

On attendait beaucoup de lui. Il avait fait espérer surtout, à la Compagnie et à la cour, la réussite du projet toujours irréalisé de l'exploitation des mines du Bambouk. Les plans de Brüe n'avaient pas été oubliés. En 1730 le directeur Le Veuz proposa à la Compagnie de les exécuter. Comme il inspirait de la défiance, un minéralogiste, un sieur Pelays, fut chargé d'une mission d'étude. Pelays rapporta de ce premier voyage un mémoire et des échantillons de minerai qui parurent satisfaisants (1). On avait cru bien faire de le renvoyer

(1) V. Golberry. *Fragments d'un Voyage en Afrique*. Paris, an x. T. I, p. 455 et suiv. Golberry a consulté la relation de Pelays qui lui avait été communiquée par le ministre, la Luzerne, en 1788.

au Galam pour essayer de tenter l'exploitation. Mais cet agent maladroit avait traité les chefs noirs avec tant de hauteur et de violence qu'il s'en était fait des ennemis irréconciliables. Attiré dans un guet-apens à quelque distance du fort de Galam, il fut mis à mort avec deux autres officiers. La mutilation affreuse qu'ils subirent laisse deviner à quel genre d'excès leur inconduite les avait poussés.

David ne fut pas découragé par ce malheureux échec. Il connaissait les fautes de Pelays. Il commença par consacrer deux ans d'efforts à effacer l'irritation causée par ses écarts. Il renoua les relations avec les chefs Maures et Fouls, maîtres des routes de l'intérieur, puis avec ceux du Haut-Fleuve. L'un de ceux du Bambouk, le roi de Farbana, envoya même à Saint-Louis son fils aîné pour montrer sa bienveillance et David le renvoya avec des présents, peu coûteux mais habilement choisis, qui firent grand bruit. S'il faut en croire l'*Encyclopédie méthodique* le directeur était aussi intervenu habilement dans les querelles des indigènes comme il l'avait fait déjà à Bissao, appliquant en petit au Sénégal la politique que Dupleix inaugurait au même moment dans l'Inde.

« M. David, chef des Français du Sénégal, lit-on dans cet ouvrage, imagina en 1740 de faire ravager par un prince foule les bords du Faleme d'où Bambouk tirait tous ses vivres. Ce malheureux pays allait périr au milieu de ses monceaux d'or lorsque l'auteur de leurs calamités leur fit proposer de leur envoyer des subsistances du fort Galam qui n'en est éloigné que de quarante lieues, s'ils consentaient à le recevoir et à permettre aux siens d'exploiter leurs mines. Ces conditions furent acceptées et l'observation en fut de nouveau jurée à l'auteur du projet lui-même qui, quatre ans après, se transporta dans ses provinces (1). »

Plus encore que cette habileté, ce qu'il convient de louer chez David, comme chez Brüe, c'est la préoccupation d'étendre pacifi-

(1) *Encyclop. méthod.* Économie. V° Guinée. — Cf. Golberry. *Fragments d'un voyage en Afrique.* T. I, p. 467-69. Il donne sur cette affaire une version plus détaillée et différente. Il la place en 1744, mais cette date semble contredite par l'extrait du journal de David qu'il publie ensuite. — David aurait profité d'une année de disette pour accaparer tout le mil de la région et l'emmagasiner au fort de Saint-Joseph. Il se serait présenté ensuite aux gens du Bambouk comme un sauveur en leur amenant de Saint-Louis plusieurs bâtiments chargés de mil qu'il vendit au poids de l'or. Cette opération aurait rapporté environ 500.000 francs, dont David aurait gardé pour lui 300.000.

quement notre influence dans l'intérieur. Pruneau de Pommegeorge, membre du conseil supérieur du Sénégal pendant sa direction et auteur d'un livre intéressant sur la Nigritie, fait de lui cet éloge qu'il n'agissait que par voie d'insinuation. « Il avait su si bien gagner l'amitié des nègres, dit-il, que pas un roy de ce pays ne lui refusait rien de ce qu'il demandait, même de former des établissements (1). »

C'est après avoir ainsi tout préparé que le nouveau gouverneur général présenta ses plans. Orry de Fulvy et la Compagnie les accueillirent avec d'autant plus d'empressement que David ne demandait qu'une dépense modique. Sans vouloir perdre de temps le gouverneur monta au Galam et au Bambouk en juillet 1744, en pleine saison des pluies. Les indigènes lui firent le meilleur accueil, se disputant l'honneur et le profit d'avoir sur leur territoire les nouveaux établissements. « Ils s'engageaient, raconte David, de faire porter sur le dos de leurs esclaves tel nombre de canons (qu'ils ne connaissaient pas) que je voudrais avoir.... il n'est sorte de caresses, de prévenances, d'offres de services qu'ils ne me fissent. » La construction d'un premier fort à Farbana, sur la rivière de l'or, fut décidée auprès d'une première mine distante d'une journée de marche des plus riches du pays, celles de Netteko au Natakon, au pied des montagnes, vers les sources de la même rivière (2).

David le parcourut tout entier et rendit compte de ce pénible voyage dans un journal qu'il envoya à la Compagnie (3). De quarante compagnons, dont un seul l'avait suivi jusqu'au Bambouk, vingt environ étaient morts de fatigue, lui-même en revint fort malade.

La guerre avec l'Angleterre qui éclata cette année-là empêcha de continuer ces lointaines entreprises. David allait d'ailleurs bientôt quitter le Sénégal, appelé par la confiance de la Compagnie au poste de gouverneur des Mascareignes, pour remplacer Mahé de la Bourdonnais, en mars 1746. Il avait doublé pendant sa direction le chiffre du commerce des comptoirs de la concession. Enfin, il avait

(1) *Description de la Nigritie*, 1789, in-8°. — V. Walckenaër. *Collection des voyages*. T. v., p. 20 et suiv.

(2) Voir la carte de Compagnon (dans Prévost. *Hist. génér. des Voyages* II, 638) reproduite ci-dessus.

(3) Golberry donne dans sa *Relation* (I, 471-77) un extrait de ce journal, l'une des pièces qui lui avaient été communiquées par le ministre La Luzerne.

envoyé sur le commerce de l'intérieur de l'Afrique des mémoires estimés dont Malouet parlait plus tard avec éloges (1).

Dans son nouveau commandement, David n'oublia ni le Sénégal, ni ses projets sur le Bambouk. Après son départ, les affaires de la Compagnie n'avaient fait que péricliter; le temps de sa prospérité était définitivement passé. Puis les Anglais étaient venus menacer et prendre ses établissements en 1758. En 1763, le traité de Paris lui avait enlevé la plus grande partie de sa concession, ne lui laissant que l'étendue des côtes entre le cap Vert et la Casamance. Les Français perdaient à la fois la traite de la gomme et la route de pénétration vers les fameuses mines d'or. C'étaient les progrès réalisés par Brüe et par David et leurs entreprises ébauchées qui avaient excité la convoitise des Anglais. Dès lors, Gorée, chef-lieu de misérables comptoirs tels que Joal, Portudal, Albreda, fournit à peine à la Compagnie quelques centaines de nègres par an.

Cependant, quand la chute de la Compagnie des Indes eût rendu le commerce libre sur la côte d'Afrique, on vit les Marseillais tourner leurs efforts de ce côté. David lui-même s'intéressa à des armements pour Gorée en 1770. Quelques années après, en 1776, il devenait l'un des principaux actionnaires et des directeurs de la Compagnie de la Guyane. C'est sans doute sous son influence que celle-ci sollicita et obtint, par l'arrêt du conseil du 14 août 1777, le privilège « exclusif de la traite des noirs et du commerce à Gorée et côte d'Afrique depuis le cap Vert jusqu'à la Casamance (2) ».

D'après l'*Encyclopédie méthodique*, en 1772, « un homme inquiet et ardent persuada à quelques citoyens crédules qu'il serait facile, par des chemins inconnus, d'arriver à Bambouk et à d'autres mines non moins riches. » Un monopole avait été accordé et on avait dépensé des « sommes considérables à la poursuite de cette chimère ». La direction du monopole, ajoute l'auteur, était passée deux ans après dans des mains plus sages et l'on s'était borné depuis à l'achat de nègres transportés à Cayenne. Il s'agit évidemment ici du privilège accordé en 1777 à la Compagnie de Guyane. Mais David avait-il été mêlé aussi à l'entreprise du Bambouk qui avait précédé? On serait tenté de le croire.

(1) *Mémoires de Malouet*, I, 91.

(2) Arch. de la Chambre de Comm. de Marseille II, 37. Ce privilège fut supprimé par un arrêt du 11 janvier 1784.

Il avait alors plus de 65 ans. Son long séjour aux colonies n'avait affaibli ni son ardeur ni sa santé; mais la fortune ne lui sourit pas. Complètement ruiné par l'insuccès de la Compagnie de la Guyane, au milieu de la guerre d'Amérique, il fut obligé de demander la pension accordée d'ordinaire aux anciens gouverneurs qu'il avait jusque là négligé de solliciter. Il devait mourir infirme et presque aveugle en 1775, à 84 ans (1).

Les calomnies contre lesquelles David avait eu à se défendre avaient laissé leurs traces. Cinquante ans plus tard on en retrouve l'écho dans la Relation de Golberry, qui avait reçu communication de nombreuses pièces des archives de la marine. Trompé par elles, il fit de ce directeur un portrait peu flatteur, tout en étant obligé de reconnaitre ses hautes qualités : « Ce gouverneur, dit-il, était un homme d'esprit, entreprenant, avide d'or, non pas par avarice, mais pour fournir à ses plaisirs et à ses dépenses; il était dissipateur et il est mort à Paris, il y a douze à quinze ans, dans un état fort au dessous de la médiocrité.... Il connaissait parfaitement toutes les parties de son gouvernement et les caractères des différents peuples sur qui l'administration du Sénégal pouvait exercer son influence.... On connait à présent M. David, que l'amour de l'or avait corrompu, mais qui était doué des talents d'un habile administrateur et qui avait des connaissances et des qualités militaires bien au dessus de celles qu'on devait s'attendre à trouver dans un officier d'une compagnie marchande. »

A ces accusations on peut heureusement répondre par le témoignage de deux hommes qui connurent David, Malouet et Durand. Celui-ci, directeur de la Compagnie du Sénégal en 1785 et 1786, publia son *Voyage au Sénégal* peu de temps après les *Fragments d'un Voyage en Afrique* de Golberry. Il y rendit pleine justice à « la droiture des intentions » de cet officier qu'il avait connu d'ailleurs au Sénégal, mais il crut devoir protester énergiquement contre le jugement porté par lui sur David.

« Je ne puis me refuser, écrivit-il à la fin de son *Discours préliminaire*, à faire une observation sur ces *Fragments* et c'est la seule que je me permettrai. Le citoyen Golbery s'est écarté de sa prudence ordinaire en disant beaucoup de mal de M. David qui fut longtemps

(1) Voir, au chapitre suivant, son rôle à l'Ile de France.

directeur général et commandant des Concessions en Afrique de la Compagnie des Indes : cet administrateur n'a laissé que des souvenirs honorables : peu d'hommes eurent autant de sens, de vertus et de génie. Cette inculpation hors d'œuvre est une tache qui dépare les *Fragments* et j'aime à croire que le citoyen Golbery la fera disparaître ; je lui rends la justice de penser qu'il n'a pas eu l'intention d'outrager la mémoire d'un homme distingué et qui vécut sans reproches ; il aura donné trop de confiance à de faux rapports : cette injustice n'est donc pas la sienne. »

Durand, très élogieux pour Brüe, semble même lui préférer David. « Nous ne connaissons, dit-il ailleurs, de directeur marquant après lui que M. David, qui le fut longtemps et qui sera toujours en vénération parmi les nègres. C'était un administrateur distingué ; il surpassa, s'il est possible, les vertus, les connaissances et l'activité de M. Brüe (1). » Un tel jugement fait désirer qu'une étude approfondie sur le rôle de ce colonisateur remarquable puisse être tentée d'après les archives de la marine et des colonies.

En 1779, les Anglais avaient été chassés des côtes du Sénégal par l'escadre du marquis de Vaudreuil. L'influence de la Compagnie de la Guyane et de David, intéressé le plus directement à la reprise des anciens comptoirs, n'avait pas été étrangère à la préparation de cette expédition. Un Marseillais, son protégé peut-être, avait été l'un des plus actifs acteurs de cette brillante campagne. Jacques-Joseph Eyriès, né à Marseille en 1773, était entré de bonne heure dans la marine royale et avait servi sous les ordres de la Galissonière en 1756. Il avait fait campagne ensuite avec les corsaires marseillais et lui-même avait commandé brillamment trois vaisseaux armés en course. Nommé par Choiseul lieutenant de frégate en février 1763, il se signalait l'année suivante au retour d'un voyage à la Martinique où il pourchassa jusque devant Tanger des corsaires de Salé et voyait ses exploits signalés au duc de Praslin par la Chambre de Commerce. En 1769 on le retrouve à la Guyane où le gouverneur, de Fiedmont, vantait ses talents remarquables, les services rendus à la colonie et témoignait le désir de le voir donner sa mesure dans quelque emploi important. Le 25 novembre 1778, Eyriès était nommé administrateur-

(1) *Voyage au Sénégal*, p. 35.

commandant du Sénégal. Il fut en réalité, l'année suivante, l'âme de l'expédition de Vaudreuil. C'est lui qui en avait tracé le plan, conservé aux archives de la marine. Avec une escadre de deux vaisseaux, deux frégates et trois corvettes, Vaudreuil reprit d'abord les comptoirs du Sénégal en janvier 1779. Le mois suivant, les forts anglais de la Gambie et de Sierra-Leone étaient pris ; tous leurs établissements de la côte étaient rasés, leurs bâtiments capturés ou brûlés. C'était une revanche complète de la guerre de Sept Ans (1).

Le traité de Versailles nous avait rendu nos anciens comptoirs du Sénégal. Une dernière compagnie fut aussitôt formée en janvier 1784 pour prendre la succession de celle de la Guyane, sous le nom de Compagnie de la gomme, puis de Compagnie du Sénégal, en 1786.

L'arrêt du conseil du 10 novembre lui accorda le monopole du commerce jusqu'au 1er juillet 1796. La Compagnie de la gomme avait été constituée par des négociants du Havre et de Paris et par des gens en place. Le maréchal duc de Duras était président du conseil des administrateurs qui comptait, à côté du sieur Fraisse, négociant, chargé de la direction, le comte de Nangis, lieutenant-général, le marquis de Saysseval, mestre de camp, et de Saint-Roman, conseiller à la grand'chambre du Parlement de Paris. Les bureaux du Havre étaient dirigés par trois administrateurs, deux négociants havrais et le fils du Marseillais Eyriès. Parmi les actionnaires figurait le bailli de Suffren, vice-amiral de France, pour vingt-cinq actions et le banquier marseillais Lioncy. Quand la Compagnie se transforma, en 1786, en doublant son capital porté de 750 actions de 1000 livres, à 1500, ce fut un Marseillais, le grand négociant Jacques Rabaud, qui devint le principal actionnaire en acquérant 450 des actions nouvelles.

La dernière Compagnie du Sénégal fut donc en partie marseillaise par ses capitaux. Mais, surtout, la tradition marseillaise fut continuée au Sénégal par ses directeurs Durand et Pelletan. Malheureusement l'initiative de ceux-ci fut limitée par la réorganisation de la colonie. Elle avait dès lors à sa tête un gouverneur royal, chargé du commandement militaire ; le rôle des directeurs de la Compagnie était donc

(1) Rentré en France en 1780, Eyriès servit brillamment l'année suivante sous les ordres du duc de Crillon au siège de Mahon. Le manque de naissance empêcha seul Eyriès d'arriver aux grades élevés. Il ne fut nommé qu'en 1790 capitaine de vaisseau et mourut en 1798, au moment où il se préparait à prendre part à l'expédition d'Egypte. V. Biog. Michaud, Ve Eyriès.

réduit et fut souvent même contrarié par l'autorité du gouverneur. « Celui-ci, militaire de profession, rarement éclairé en affaires, par ignorance, par prévention, quelquefois par intérêt particulier, contrariait les opérations de la Compagnie dont il se regardait plutôt comme l'antagoniste que comme l'arbitre (1). » Cette dernière avait d'ailleurs des vues étroites et Durand s'en plaignit plus tard : « Cette compagnie fut trop mesquinement organisée ; elle ne fit rien de grand ; elle exista comme un marchand qui se borne aux bénéfices du jour, sans oser prendre d'essor. »

Jean-Baptiste-Léonard Durand de Las Bordas n'était pas marseillais, ni même provençal. Mais par ses antécédents, par ses relations à Marseille, par ses idées, il appartient bien à la colonisation marseillaise. Admirateur de Brüe et de David, il fut un disciple des deux grands directeurs marseillais. Il avait peut-être passé sa jeunesse et commencé sa carrière à Marseille. Formé lui aussi à l'excellente école du commerce du Levant, il avait obtenu en 1779 la charge de consul général en Sardaigne qu'il exerça avec distinction jusqu'en 1783 (2). Rappelé sur sa demande il sollicita la recommandation de la Chambre de Commerce de Marseille auprès du maréchal de Castries qui l'attacha au ministère de la marine, puis lui proposa, au début de 1785, la direction des comptoirs du Sénégal. Protégé du comte de Vergennes, Durand vécut en parfaite harmonie avec le gouverneur, M. de Repentigny, parent et ami du ministre.

Avant son départ il avait exposé ses plans: réoccuper le fort de de Galam, abandonné par les Anglais pendant qu'ils avaient été les maîtres du Sénégal, essayer de pénétrer plus loin dans l'intérieur ; d'autre part, faire un établissement dans l'île de Boulam. C'étaient les anciens projets de Brüe. Le maréchal de Castries les accueillit et en autorisa l'exécution. Durand avait même envisagé la possibilité d'une traversée du Sénégal au Maroc, à Tunis, et même d'un voyage à travers toute la largeur de l'Afrique jusqu'à Suez. L'exécution, plus

(1) Pelletan. *Mémoire sur le Sénégal*, p. 92. Il rend pleinement hommage aux qualités des deux derniers gouverneurs, le chevalier de Boufflers et le colonel Blanchot ; il eut cependant des dissentiments fréquents avec eux, surtout avec ce dernier. Cf. Bonnassieux. *Les grandes compagnies*, p. 249 : Boufflers écrivait à son amie, M^me^ de Sabran, qu'il était toujours en guerre avec la Compagnie « par état, par devoir et surtout par les circonstances. »

(2) Les archives de la Chambre de Commerce conservent de lui vingt-neuf lettres, AA, 642.

modeste, montra toutefois l'esprit entreprenant du nouveau directeur. Il voulut tenter une nouvelle route par terre, en coupant la boucle du Sénégal, pour atteindre le Galam. Après avoir fait opérer quelques reconnaissances préalables, il fit partir, en janvier 1786, le sieur Rubault, accompagné, par précaution, d'un marabout, Sidi Carachy.

Les instructions données à Rubault font honneur au directeur. Il devait observer avec soin les pays traversés, leur aspect, leurs ressources, leurs populations. « Il devait lier amitié avec les chefs, éviter de contrarier leurs opinions... n'employer ses armes à feu que dans la plus urgente nécessité. Il devait s'attacher à donner à ces peuples une grande idée de la puissance, de la richesse, et surtout de la bonté des Français... C'est arrivé au Galam qu'il rendrait les plus grands services. Placé au milieu d'une nation qui connaît les Français, qui s'est familiarisée avec eux par les relations du commerce, il était chargé de les étendre de proche en proche, de nous faire connaître des peuples qui se trouvent plus avant dans l'intérieur, de préparer les moyens de pénétrer sur leur territoire, de découvrir les mines d'or, de continuer sa route en observateur jusqu'à l'isthme de Suez et de revenir en France par les ports de la Méditerranée. »

Rubault accomplit à souhait la première partie de son programme. Bien accueilli par tous les chefs, il arriva au Galam d'où il put renvoyer à Saint-Louis, avec ses notes, le marabout Sidi Carachy qui refit la même route en sens inverse. Les populations du Cayor, du Djolof, et les Mandingues de l'intérieur avaient vu passer un blanc pour la première fois. Durand se flatta d'avoir découvert une route plus courte et beaucoup plus commode pour les Européens : en vingt jours et pendant les huit mois de sécheresse on pouvait monter au Galam, tandis qu'en empruntant le Sénégal il fallait s'embarquer aux hautes eaux au mois de juillet, en pleine saison des pluies.

L'ancien fort de Saint-Joseph était en ruines. Rubault s'occupa aussitôt de le relever. Il était sûr de l'amitié des gens du pays. Le roi de Galam avait écrit à Durand pour lui témoigner son grand désir de le voir. Il « le regardait comme descendant des anciens Français qui étaient justes, tenaient leur parole et ne disaient jamais que la vérité ». Mais l'agent du directeur n'oubliait pas la seconde partie de ses instructions. Dans la lettre du 28 mars 1786 où il lui annonçait son heureuse arrivée, il ajoutait : « Dès que j'aurai expédié les bâtiments

que vous allez m'envoyer, je ferai la reconnaissance des routes de Felou et de Govina. N'en doutez pas, monsieur, de proche en proche nous nous établirons solidement et nous arriverons ainsi au but que vous vous êtes proposé ».

Malheureusement, après un an de séjour, Durand rappelé en France quittait Saint-Louis le 24 juillet 1786. Il répondait à Rubault le 1er juillet : « Vous avez tracé une route qui ne sera pas perdue pour les sciences les arts et l'humanité; vous avez agrandi la sphère de nos connaissances et de nos relations commerciales ; mais vous êtes destiné, mon cher Rubault, à rendre de plus grands services encore : portez vos regards sur l'intérieur de l'Afrique... et soyez le premier à le parcourir ».

Cette lettre ne devait pas parvenir à son destinataire. Quand la flotte envoyée par Durand arriva au Galam, Rubault avait été massacré pendant la nuit par des esclaves révoltés, à l'insu des gens du pays qui envoyèrent une députation à Saint-Louis pour manifester leurs profonds regrets. Le résultat de cette catastrophe fut l'abandon des projets de pénétration (1).

Durand en rentrant en France avait rapporté, sur le Sénégal, de nombreuses notes dont les circonstances retardèrent la publication jusqu'en 1802 sous le nom de *Voyage au Sénégal.* Quelques mois anparavant avait aussi paru, longtemps après sa rédaction, la relation de Golberry, capitaine du génie, qui était passé au Sénégal en 1785 avec le nouveau gouverneur du Sénégal, le marquis de Boufflers, en qualité de premier aide de camp et d'ingénieur en chef. Golberry, chargé d'une mission d'inspection et d'exploration, parcourut toutes les dépendances de la colonie en 1786 et en 1787. La confrontation est intéressante entre les jugements de ces deux observateurs absolument contemporains. Quant à l'entreprise de Boulam elle fut aussi laissée de côté. Golberry loue le projet et regrette son abandon (2). Au moment même où il était en Afrique (1787), un

(1) Durand. *Voyage au Sénégal.* Paris, Dentu, 2 in-8°. — T. II, chap 6: Voyage par terre, de l'Ile Saint-Louis, sur le Sénégal, à Galam (p. 125-262).— Cf. Walckenaër. *Collection des relations de voyages.* T. V, p. 221-285. — C'est sans doute sur la flotte envoyée par Durand que Lamiral fit le voyage de Galam en 1786. (Walckenaër. Ibid. p. 204-230 et 285-302). Walckenaër se trompe en faisant de Lamiral un agent de négociants particuliers, adversaires de la Compagnie. Il était bien employé de celle-ci et il n'y eut évidemment qu'une flotte qui remonta le Sénégal en 1786.

(2) *Fragmens d'un voyage en Afrique.* T. II, p. 224-26.

Anglais établi au Havre le reprenait et demandait au gouvernement l'autorisation de coloniser Boulam. Les débuts de la Révolution empêchèrent encore de poursuivre l'affaire. Enfin, en 1792, des Anglais, sous la conduite du lieutenaut Dalrymple, échouèrent à leur tour dans une tentative de colonisation sur le même point. Ils s'inspiraient des idées de ceux qui fondaient au même moment la colonie de nègres libres de Sierra-Leone (1).

C'était encore un marseillais, l'armateur Pelletan, qui avait remplacé Durand à la tête des comptoirs de la Compagnie du Sénégal. Un biographe nous apprend que Jean-Gabriel Pelletan, né en 1747, alla au Sénégal « pour y gérer les affaires de quelques uns de ses amis intéressés dans la Compagnie ». Pelletan fut donc désigné comme directeur par Rabaud et les autres actionnaires marseillais.

La gestion de Pelletan, qui passa trois années au Sénégal, ne nous est pas connue, mais on sait qu'il vécut en assez bons termes avec le chevalier de Boufflers. Golberry leur a décerné un précieux témoignage d'estime en même temps qu'il découvre un des secrets de l'impuissance de tous ceux qui avaient voulu faire au Sénégal quelque chose de grand.

« On ne pouvait, dit-il dans son avant-propos, porter en Afrique des intentions plus libérales et des vues plus nobles et plus pures que celles qu'y portait M. de Boufflers. Les deux autres chefs principaux du gouvernement du Sénégal étaient également distingués, et recommandables par leur expérience, leurs talents, leur caractère et leur intégrité, et les résultats les plus heureux devaient naître d'un semblable concours, si le ministère d'alors l'avait mieux favorisé. Mais à Versailles on n'était pas persuadé de l'importance que pouvait acquérir le gouvernement du Sénégal ; on croyait assez faire en lui permettant d'exister et on ne lui accordait pas les moyens de parvenir à toute l'influence qu'il devait avoir sur l'Afrique (2) ».

Pelletan était rentré en France en 1790 en qualité de directeur

(1) *Précis sur l'établissement des colonies de Sierra Léona et de Boulama...* par C. B. Wadstrom. Paris, l'an VI (1798). — Walckenaër, op. cit. T. VII, p. 202-252 : *Voyage de Philippe Beaver contenant l'histoire d'une tentative faite pour établir une colonie anglaise dans l'île de Boulama, en 1792 et 1793.*

(2) Golberry. *Fragmens d'un voyage en Afrique.* Avant-propos, p. 9. — Boufflers fut gouverneur de 1785 à 1788.

général de la Compagnie. Il laissait à la tête des comptoirs un dernier directeur, Dufour, dont l'origine nous est inconnue, mais qui était entièrement pénétré de ses idées. Celles-ci, Pelletan lui-même nous permet d'en juger la valeur par son curieux *Mémoire sur la colonie française du Sénégal* (1).

L'histoire de ce mémoire suffirait à prouver l'énergie du personnage. En 1791 la Compagnie du Sénégal avait été supprimée. Deux ans après Pelletan avait été enfermé à Saint-Lazare. Il y expiait, comme il disait, « le malheur d'être soupçonné d'avoir de la fortune et le sens commun ». Privé de ses cartes, de son journal, de ses livres, il résuma de mémoire le travail plus important qu'il avait préparé sur le Sénégal. Pelletan envoya son manuscrit au comité de Salut public le 6 thermidor an II. Il s'attendait tous les jours à figurer sur les listes de détenus envoyés à l'échafaud et ne se doutait pas que la fin de la Terreur n'était éloignée que de quelques jours. Il publia son ouvrage plus tard, en 1801, en le dédiant à Bonaparte.

Le titre qu'il avait adopté était significatif et, plus encore, l'épigraphe placé au dessous, emprunté aux Géorgiques de Virgile :

> Scilicet et tempus veniet cum finibus illis
> Agricola, incurvo terra molitus aratro.....
>
> GEORG. LIV. I.

C'était bien, en effet, une colonie agricole dont Pelletan avait rêvé, le premier, la création, comme pour attester que les négociants et les compagnies de l'ancien régime étaient capables d'un autre idéal que celui de leurs bénéfices commerciaux.

Il terminait ainsi son Epître dédicatoire au Premier consul : « Vous venez de régénérer l'Egypte, citoyen consul, en lui reportant ces sciences et ces arts dont elle fut autrefois le berceau. Vous ne trouverez peut être pas indigne de votre gloire de *créer l'Afrique occidentale* en instruisant, en civilisant, et surtout en rendant utiles et heureux ses simples et nombreux habitants. Si les moyens que je propose pour y parvenir peuvent mériter votre approbation, ce sera le prix le plus flatteur que je puisse obtenir de mon travail. »

(1 *Mémoire sur la colonie française du Sénégal avec quelques considérations historiques et politiques sur la traite des nègres, sur leur caractère et les moyens de faire servir la suppression de cette traite à l'accroissement et à la prospérité de cette colonie*, par le citoyen Pelletan, ancien administrateur et directeur général de la Compagnie du Sénégal. Paris. Panckoucke, an IX. 118 p. — Cf. Walckenaër, op. cit. p. 308-15.

Pelletan rappelait que son successeur Dufour, mis au courant de son projet, l'avait vivement poussé à écrire son Mémoire. Comme lui, Dufour était pénétré de « l'importance que pouvait donner au Sénégal la culture des denrées de l'Amérique, presque toutes indigènes en Afrique, en y employant, sur leur sol natal et sans les transplanter, les bras que l'avarice enlevait tous les ans à l'Afrique ». Pelletan reproduisait là très heureusement les termes dans lesquels le P. Labat expliquait les idées de Brüe sur la colonie agricole de Boulam.

Mais ses plans avaient une tout autre ampleur. « Ce serait bien mériter de la République, disait-il, que de lui proposer d'acquérir sans moyens violents, sans aucune surcharge de dépense pour le Trésor public, un espace de deux cents lieues de côtes sur une profondeur de près de trois cents, d'un pays propre à toutes les cultures, coupé par de superbes rivières navigables et dont la population, quoique très diminuée, est suffisante pour la mettre en valeur..... Tous les bons esprits sentiront combien ce nouveau système de colonie est préférable à celui qu'on a suivi jusqu'à ce jour. » D'ailleurs le commerce devait aussi y gagner; les sciences y trouveraient leur profit, car on aurait plus de facilités pour pénétrer dans l'intérieur de l'Afrique. « L'établissement des Français aux deux extrémités de l'Afrique, en Egypte et au Sénégal, en procurerait les moyens. Peut-être parviendrait-on un jour à établir des communications suivies entre ces deux colonies françaises. »

Dans la seconde partie de son mémoire, Pelletan entrait dans les détails de son plan et étudiait les moyens de le réaliser. La colonie lui paraissait toute délimitée par la nature entre le Sénégal et la Gambie, fermée à l'Est par les montagnes d'où venaient ces deux rivières. Au centre de ces côtes, la rade favorable de Gorée indiquait nettement la capitale. C'était pressentir la future création de Dakar. En passant, Pelletan parlait aussi de l'utilité d'employer des volontaires indigènes pour soulager la garnison européenne décimée par le climat.

Mais l'idée capitale, qu'il développait, c'était la possibilité de mettre en valeur le sol africain par l'emploi de la main d'œuvre indigène. « Il est certain, disait-il, que l'abolition de la traite des nègres va changer totalement la face de ces contrées désolées, depuis des siècles, par des guerres interminables, flétries par l'esclavage d'une partie de leurs habitants et dépeuplées par le commerce affreux que

font ces peuples dégradés avec les avides marchands européens, qui vont satisfaire leur avarice au prix du sang et de la liberté des malheureux Africains. »

Ce langage n'était plus nouveau en 1794. Pourtant il est curieux d'opposer ce que pensait alors de la traite le directeur général de la dernière Compagnie du Sénégal aux revendications des colons des Antilles qui, longtemps plus tard, proclamaient la nécessité de l'esclavage et de la traite. Golberry lui-même, qui était passé par la Guyane et Saint-Domingue au retour de sa mission au Sénégal, en avait rapporté la conviction que le maintien de l'état de choses existant était nécessaire au moins pour un temps et proclamait nettement en 1802, qu'il eût fallu ménager prudemment des transitions (1).

Pelletan étudiait le caractère des nègres du Sénégal et les causes de leur paresse. Il assurait qu'ils n'étaient pas incapables de travail, qu'en leur donnant la sécurité du lendemain, qu'en réprimant énergiquement la traite, leur transformation s'opérerait d'elle-même. Il montrait le premier la distinction très nette entre les esclaves de traite et les captifs de case chez les peuplades africaines. On avait agi sagement en fermant les yeux au Sénégal sur l'application, relative à ces derniers, de la loi qui rendait la liberté aux esclaves. Pelletan montrait que, dans l'intérêt des maîtres et des esclaves eux-mêmes, il fallait préparer par des mesures graduelles la transformation des captifs de case en travailleurs libres.

Enfin il indiquait très judicieusement les principales cultures à encourager sur le sol sénégalais. Bientôt les nègres fourniraient « une très grande quantité de coton dont la qualité est très belle, le brin en étant blanc et soyeux, mais souvent trop chargé de graines ; il serait très aisé de leur indiquer à le purger plus exactement et à le rendre plus net ; de l'indigo qui croît sans culture dans tout ce pays et dont on leur indiquerait la préparation ; du tabac dont la qualité est très estimée pour fumer ».

Parmi les Marseillais qui présidèrent aux destinées du Sénégal Pelletan apparait donc comme une physionomie à part. Il ne connaissait pas à fond la topographie du pays ; la carte jointe à son mémoire en est la preuve. Il n'était pas préoccupé d'exploration et de pénétration comme Brüe, David ou Durand. Il ne croyait pas à la richesse des

(1) Golberry. *Fragmens*, t. II, p. 338-39.

fameuses mines du Bambouk et n'attachait guère d'importance à leur exploitation. Mais, plus qu'eux, il s'était attaché aux populations; il avait étudié de près leur caractère, leurs mœurs et leurs traditions et s'était proposé de tirer des matériaux amassés un gros ouvrage. Enfin, il avait été en avance sur eux par ses projets nouveaux de colonisation : il avait annoncé et préparé, sinon déterminé, les curieux essais agricoles de la Restauration.

Délivré par le 9 thermidor, Pelletan réussit à rassembler les débris de sa fortune. La publication du travail qu'il avait envoyé au Comité de Salut public, la dédicace qu'il en fit à Bonaparte montrent qu'il songeait à l'exécution de son plan. Le rétablissement de la paix générale lui semblait favorable. En effet, à la date du 18 frimaire an x, il adressait une requête au premier consul, au nom des administrateurs et actionnaires de l'ancienne Compagnie, pour solliciter son rétablissement, et il demandait la faveur d'une audience pour fournir tous les renseignements nécessaires (1). La mort vint le frapper presque aussitôt, en décembre 1802.

Enfin, aux noms de tous ces Marseillais qui travaillèrent au Sénégal avec un zèle digne d'un meilleur succès, il est permis d'ajouter celui du savant qui a le plus contribué à faire connaître ce pays, son sol et ses productions, l'aixois Adanson. Le célèbre naturaliste avait été amené à Paris dès l'âge de deux ans, y avait fait toute ses études et était devenu l'un des élèves préférés de Jussieu et de Réaumur. Mais son père, attaché à l'archevêque de Vintimille passé du siège d'Aix à celui de Paris, avait conservé des relations en Provence. Il était particulièrement lié avec le Marseillais David, directeur de la Compagnie des Indes à Paris. Adanson, ayant conçu le projet de voyager et d'aller étudier les flores des pays tropicaux, fut encouragé et aidé par l'ami de son père. « M. David, nous dit-il lui-même, toujours attentif à ce qui peut être utile au commerce, goûta fort mon dessein et me témoigna beaucoup de joie d'une entreprise qui pouvait être aussi avantageuse à la physique qu'au commerce de la célèbre Compagnie : il m'obtint une place dans les comptoirs de la Concession du Sénégal, avec un passage sur le premier bâtiment qui partirait aussitôt après la publication de la paix (2). » On peut rappeler qu'au

(1) Bonnassieux. *Les grandes compagnies*, p. 251-52.

(2) Adanson. *Histoire naturelle du Sénégal*, p. 2.— Parti en mars 1749, Adanson était resté au Sénégal jusqu'en 1753 et publia son grand ouvrage en 1757.

même moment c'est par l'entremise de David que l'abbé Prévost recueillait des renseignements sur le voyage de Compagnon. Il n'est donc pas téméraire d'inscrire ici le nom d'Adanson et de le compter, à la suite des Fusée Aublet et des Plumier, au nombre de ces naturalistes provençaux que l'influence de Marseille attira vers l'étude scientifique de nos colonies.

M. Chevalier, brillant continuateur du célèbre naturaliste au Soudan et dans le bassin du Chari, a su tout récemment lui rendre pleine justice. « Adanson, écrit-il, est le devancier de tous ceux qui ont voulu, par la suite, entreprendre l'inventaire des productions de l'Afrique occidentale. Non seulement il en posa le programme, mais il le mit à exécution... Il fit connaître une foule de végétaux intéressants sur lesquels on ne possédait encore en Europe que des connaissances très incomplètes : le baobab, le palmier à huile, le palmier rônier. Le premier, de tous les voyageurs célèbres, il semble avoir compris l'organisation sociale des Noirs et pressenti l'importance qu'auront un jour ces contrées pour le commerce de la France (1). »

Un manuscrit inédit d'Adanson retrouvé par M. Froidevaux (2) montre que, rentré en France, le naturaliste provençal n'avait pas oublié le Sénégal. En 1763, il proposait à Choiseul de créer à Gorée une pépinière pour transporter à Cayenne un grand nombre de plantes utiles dont il donnait le catalogue. Il parlait même d'un grand voyage à accomplir au Sénégal et aux Indes orientales « pour rassembler à Cayenne les richesses dispersées çà et là dans les diverses colonies de l'Afrique et de l'Amérique ». Parmi ces richesses, il signalait « la gomme, l'indigo et le tabac du Sénégal, la vigne des Canaries, etc., objets auxquels un autre voyage secret ou caché de même sous le voile des recherches d'histoire naturelle et de simple curiosité dans les Indes... pourrait ajouter la cannelle fine, la muscade et le girofle dont le commerce a resté jusqu'ici aux Hollandais, exclusivement à toutes les autres nations. Le thé pourrait peut-être prendre place dans ces nouvelles acquisitions en poussant le voyage jusqu'à Macao en Chine. »

(1) *Les Végétaux utiles de l'Afrique tropicale française*. Vol. I, Fasc. I, p. 6. (Paris, 1905).

(2) Froidevaux. *Les Mémoires inédits d'Adanson*. Bull. de géogr. histor. et descriptive, 1899, p. 76.

Si on se souvient que le fils de l'ancien directeur de la Compagnie des Indes, David, protecteur d'Adanson, fut mêlé aux tentatives de colonisation en Guyane préparées par la mission de Béhague en 1762, et que David se préoccupait particulièrement de l'introduction des plantes à épices dans nos colonies, il paraîtra vraisemblable qu'Adanson, en écrivant son mémoire de 1763, avait subi l'inspiration du fils comme il avait suivi celle du père en allant au Sénégal. Ainsi ce ne serait pas par une coïncidence fortuite qu'au moment où le naturaliste Fusée Aublet était en mission en Guyane, son émule provençal s'occupait de la même colonie. En créant un jardin botanique à Gorée, Adanson n'aurait fait d'ailleurs qu'imiter ce que Fusée Aublet avait commencé à l'Ile de France. En réalisant son voyage aux Indes, il aurait marché sur les traces du célèbre Poivre, qui avait eu des démêlés avec ce botaniste.

La côte de Guinée, au delà de Sierra-Leone, était restée en dehors des monopoles accordés aux compagnies du Sénégal depuis 1685, année de la création de la Compagnie de Guinée. Ici, la traite des esclaves était le seul trafic important des Européens. Le ravitaillement des Antilles en esclaves fut toujours, on le sait, l'une des grandes préoccupations des ministres qui dirigeaient notre politique coloniale. Aussi, quand la Compagnie de l'Assiento, héritière du monopole de celle de Guinée, eût perdu ses privilèges par la paix d'Utrecht, le roi ne voulut pas écouter les propositions de nouvelles compagnies et laissa la liberté à la traite pour lui donner plus d'activité.

L'ordonnance du 20 septembre 1713, confirmée par les lettres patentes de janvier 1716, la déclara donc permise à tous les négociants du royaume. En 1720, cependant, la Compagnie des Indes de Law avait joint ce monopole à tous ceux qu'elle venait d'acquérir. Mais, dès 1721, les particuliers purent armer des bâtiments négriers en obtenant des permissions de la Compagnie et en lui payant 10 livres par tête de nègre. Le 31 juillet 1767 la traite fut rendue définitivement libre : les 10 livres furent dès lors payées au roi.

C'est une tradition fort répandue parmi les Marseillais d'aujourd'hui que les armateurs de leur ville y prirent autrefois une part fort active. Ils se sont imaginé volontiers que leurs ancêtres avaient eu sous l'ancien régime la prépondérance qu'ils possèdent actuellement

sur la côte occidentale d'Afrique. Pourtant l'erreur est profonde. Qu'on juge la traite suivant les idées du temps ou celles d'aujourd'hui, comme un trafic nécessaire ou odieux, les Marseillais n'y prirent qu'une part médiocre.

D'abord ils en furent exclus, comme de celui des Antilles, jusqu'en 1719. Les lettres patentes de 1716 qui confirmaient la liberté de la traite, ne l'autorisaient que par les ports de Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Rouen et Saint-Malo. En janvier 1719 les gens du Languedoc obtinrent la même faveur pour le port de Cette. Les deux premiers surtout s'enrichirent par le commerce des pièces d'Inde. Le commis Dernis a publié, dans son *Histoire abrégée des compagnies* restée manuscrite (1), un « Etat de la quantité de noirs introduits aux iles françaises de l'Amérique par les armateurs des villes ci-après, depuis l'année 1725 jusqu'à l'année 1741 ». Le total s'élève à 91.397. Nantes en avait fourni 55.929, plus de la moitié ; La Rochelle, 21.633 ; Saint-Malo, 5.154 ; Bordeaux, 3.376 ; Le Havre, 2.122 ; Marseille, 1.844 seulement, guère plus d'une centaine par an. C'est que jusqu'en 1741 un point était resté douteux : les armateurs des ports non dénommés dans les lettres patentes de 1716 pouvaient-ils bénéficier des permissions accordées par la Compagnie des Indes ? L'affirmation ne fut décidée que par l'arrêt du conseil 30 septembre 1741 (2).

Même quand son droit fut bien établi, Marseille resta celui de nos grands ports qui a le moins pratiqué la traite. C'est l'impression qu'on recueille en consultant les archives de sa Chambre de Commerce. Dans les *États* de départs des bâtiments, il y a de nombreuses années où aucun armement n'est signalé pour la Guinée ; pour quelques unes seulement ils s'élèvent à deux ou trois au plus. De nombreux mémoires parlent de la traite comme d'un commerce des Ponantais. Bonnassieux a publié le tableau des nègres exportés du Sénégal en 1786 par la Compagnie. Sur treize navires qui les prirent à bord, pas un n'était de Marseille, bien que les comptoirs eussent alors à leur tête un Marseillais.

Cependant le Marseillais Chambon a consacré toute une partie de son livre sur le *Commerce de l'Amérique par Marseille*, au commerce

(1) Bibl. nationale, mss. fr.

(2) Voir les règlements de toutes sortes concernant le commerce de Guinée dans Chambon. *Le Commerce de l'Amérique par Marseille*, t. II, p. 301-379.

de la Guinée. Il y raconte une curieuse aventure qui eût pu donner une tout autre activité aux armements marseillais pour cette partie des côtes d'Afrique.

« Le capitaine Granot, de Marseille, raconte-t-il, homme grand, de bonne mine et bien proportionné, commandait un navire expédié par Mr Aillaud, négociant aussi distingué par l'étendue de son commerce que par son zèle patriotique. Ce capitaine alla à Saint-Salvador pour y vendre ses marchandises et du produit en acheter des esclaves. La reine le vit ; Granot lui plut et sa passion pour lui devint si violente que, pour se l'attacher sans réserve, elle se détermina à partager avec lui son trône et sa couche en l'épousant. L'éclat d'une couronne, l'idée de la puissance souveraine et la possession de grandes richesses éblouirent notre capitaine ; peut-être que la reconnaissance pour ses armateurs y influa aussi. Granot épousa la reine et, tout blanc qu'il était, il devint roi d'un peuple tout noir. Que de projets de fortune fondés sur son élévation ! Effectivement s'il eût régné paisiblement, les navires de Marseille auraient trouvé une grande protection dans le singulier commerce que celui de nos colonies nous oblige de faire aux côtes de Guinée ; mais, soit jalousie des grands, soit dégoût de la part de la reine, bientôt après le roi Granot fut trouvé assassiné (1) . »

L'histoire était récente au moment où Chambon écrivait, en 1764. C'était au même moment que le caporal Labigorne, époux de la reine Béty, régnait paisiblement à Madagascar sur les Betsimisaraka de Foulepointe. Le royaume du capitaine Granot était plus important, mais sa royauté trop éphémère ne semble pas avoir eu d'influence sur les relations du Congo avec la France.

Dans le même ouvrage le Marseillais Chambon a consacré un long et curieux développement à la question de l'esclavage et de la traite. Il déclare l'étudier en historien qui résume impartialement les arguments pour ou contre. Tout en faisant une distinction nécessaire entre l'esclavage antique, pour lequel il témoigne toute son horreur, et celui des nègres aux colonies, il laisse voir son peu de penchant pour celui-ci. Il loue Ximénès d'avoir cherché à arrêter à ses débuts l'introduction des Africains en Amérique. « Tout ce

(1) *Le Commerce de l'Amérique par Marseille*, t. II, p. 172. — San-Salvador, ancienne capitale célèbre du royaume du Congo, au nord des plateaux de l'Angola. On y arrivait par Noki, port de l'estuaire du Congo, ou par Ambriz.

que j'aurais souhaité, pour la gloire de ce grand ministre, ajoute-t-il, aurait été qu'il eût fait entrevoir que l'esclavage dans lequel l'espèce noire est réduite avait besoin de grands adoucissements, pour pouvoir être justifié par les lois du christianisme et que les nègres, tout nègres qu'ils sont, sont des hommes comme nous, nos véritables frères, issus du même père et destinés au même héritage. »

Il condamne vivement les violences auxquelles donnait lieu la traite. Voltaire avait dit à ce sujet dans l'*Essai sur les mœurs* : « Un peuple qui trafique de ses enfants est encore plus condamnable que l'acheteur; ce négoce démontre notre supériorité. Celui qui se donne un maître était né pour en avoir. » Chambon le rabroue d'avoir « décidé si légèrement » et lui répond : « Ces misérables peuples sont certainement criminels d'enlever leurs semblables pour les vendre, mais des chrétiens, favorisés de tant de grâces et instruits dans la foi du Seigneur, le sont beaucoup plus. » S'il excuse le maintien de l'esclavage dans nos colonies, c'est parce que « la piété de nos rois et la douceur du gouvernement français avaient tempéré la rigueur de la servitude par des règlements dictés par l'humanité et le christianisme (1). »

On aime à trouver de pareilles théories dans un ouvrage composé pour devenir le manuel des jeunes Marseillais destinés à prendre part au commerce des Antilles et de la Guinée, et qui le devint en effet. On a souvent cité un écrit de Dupont de Nemours, de 1771, comme le point de départ du mouvement de réaction qui commençait en Europe contre l'esclavage et la traite. Sept ans déjà auparavant, Chambon l'avait nettement condamnée.

Il était donc impossible de prévoir à la fin du XVIII^e^ siècle quel rôle brillant la colonisation marseillaise allait jouer, cinquante ans après, sur cette côte occidentale d'Afrique, l'ancien domaine de la traite. Toutefois, pour comprendre l'initiative hardie des armateurs marseillais du XIX^e^ siècle, il faut se rappeler combien les Marseillais du XVIII^e^ en avaient déjà dépensé sur ce même littoral, au nord de Sierra-Leone. Certes, l'histoire du Sénégal n'offre rien de brillant. On peut dire, sans sévérité, que le rôle de toutes les compagnies y fut assez misérable. En 1791, Arguin et Portendick étaient abandonnés; il en était de même du comptoir de

(1) *Le Commerce de l'Amérique*, t. II. — *De l'Esclavage*, p. 186-214.

Podor sur le Sénégal, des forts de Saint-Joseph et de Saint-Pierre au Galam; Gorée était en ruines. De nos anciens comptoirs de Gambie, il ne restait qu'une méchante baraque; nous n'avions aucun établissement entre cette rivière et Sierra-Leone (1). La situation était donc moins bonne qu'au moment du départ de Brüe.

Pourtant, tout bien considéré, sur cette longue côte d'Afrique qui va du Sahara au Cap, c'est là seulement qu'il y eut des velléités ou des essais de colonisation. Par là, les Français se sont distingués de leur voisins les Anglais, les Portugais, les Hollandais. Ils ont été bien au dessus d'eux par leurs études scientifiques du pays, par leurs explorations et leurs efforts de pénétration. Or, qu'on ne l'oublie pas, presque tout ce qui a été réalisé ou tenté de fécond dans ce pays, au XVIII[e] siècle, l'a été par des Marseillais ou sous leur impulsion. Seuls, ils eurent, à deux reprises au moins, en 1700 et en 1784, l'idée de la possibilité d'une colonie agricole. Pendant un siècle ils ont poursuivi avec ténacité leur plan de pénétration. Le départ de David en 1746 compromit un succès qui semblait alors assuré. S'ils échouèrent jusqu'au bout c'est qu'ils ne furent jamais sérieusement secondés, ni par leurs compagnies, ni par le gouvernement.

(1) Pelletan. *Mémoire sur le Sénégal.*

CHAPITRE VII

LA COLONISATION MARSEILLAISE EN DEHORS DE LA MÉDITERRANÉE AU XVIIIe SIÈCLE.

III. — *Les Marseillais aux Indes orientales et en Océanie : David, d'Entrecasteaux.*

Jusqu'en 1769, les Marseillais furent exclus des Indes orientales, comme les autres négociants du royaume, par le monopole de la Compagnie des Indes. Ils pouvaient participer à la colonisation dans l'Océan indien en fournissant à la Compagnie des capitaux, ou en entrant à son service. Mais ils semblent s'être tenus tout à fait à l'écart, au moins jusqu'en 1720.

La nouvelle de la constitution de la Compagnie des Indes Orientales, de ses privilèges et de ses monopoles, avait été accueillie plus que fraîchement à Marseille. Ni la réclame séduisante inspirée par Colbert, ni même la pression officielle exercée par le ministre ne décidèrent les négociants à s'offrir comme actionnaires. « Les uns prétextaient qu'ils avaient leur négoce établi aux Échelles et qu'ils n'avaient pas assez de fonds pour faire l'un et l'autre, en sorte qu'ils ne voulaient pas quitter le certain pour l'incertain, et les autres qu'ils avaient leurs habitudes en Levant, les uns y ayant leurs enfants et les autres de proches parents. »

En réalité, cette entreprise officielle ne leur inspirait que méfiance. En l'encourageant, ils redoutaient aussi de favoriser la création, rêvée par le ministre, d'un monopole analogue pour leur commerce du Levant (1). Colbert avait rencontré la même répugnance dans une ville comme Rouen, dont les négociants armateurs comptaient parmi

(1) V. mon *Histoire du Commerce du Levant*, p. 178 et suiv.

les plus hardis du royaume. Cependant il fallait ménager le puissant ministre, d'autant plus que les Lyonnais s'empressaient d'entrer dans ses vues pour obtenir des privilèges commerciaux au détriment de Marseille. Donc, le conseil de ville engagea la communauté pour 3.000 livres « parce que c'était la volonté du roi ». De son côté, la Chambre de Commerce s'inscrivit pour 20.000 livres. Telle semble avoir été la seule participation, bien faible et peu empressée, de Marseille, au commerce des Indes orientales jusqu'en 1715.

L'initiative un peu aventureuse de nos missionnaires établis à Juthia, capitale du Siam, depuis 1662, et l'ambition de la Compagnie des Indes, faillirent amener l'établissement des Français dans ce pays à la fin du XVII[e] siècle. Deslandes-Boureau, agent du directeur Baron, était venu pour y fonder un comptoir en 1680. Déjà, les compagnies hollandaise et anglaise y avaient le leur. On y voyait aussi d'autres missionnaires.

Des aventuriers européens de toutes nations venaient y chercher fortune et remplissaient des fonctions à la cour. L'un d'eux, Grec d'origine, Constance Phaulkon, était devenu le favori du roi et le vrai maître du pays. Pourtant, se sentant détesté, il avait eu l'idée de s'appuyer sur une alliance étrangère ; le prestige du nom de Louis XIV l'avait fait songer à la France. Il avait multiplié auprès de l'agent de la Compagnie des Indes et des missionnaires les avances de toutes sortes et accordé déjà de précieux privilèges. Compagnie et missionnaires étaient entrés dans ses vues et c'est dans ces circonstances que les ambassadeurs siamois parurent à Versailles en 1684, accompagnés du missionnaire Le Vacher. Outre les avantages matériels d'une alliance, on fit surtout valoir à Louis XIV la possibilité de la conversion du roi au christianisme, et l'ambassade française au Siam partit de Brest en février 1685 sur deux navires.

Or, parmi les douze gentilshommes qui accompagnaient les deux ambassadeurs, le chevalier de Chaumont, capitaine de vaisseau, et l'abbé de Choisy, avec six pères jésuites et quatre missionnaires, un Provençal, presque Marseillais, joua le premier rôle. Le chevalier de Forbin, qui devait devenir plus tard l'un des marins les plus célèbres de la fin du règne de Louis XIV et rivaliser d'audace avec Jean Bart et nos plus habiles corsaires, était né aux environs de Marseille (1).

(1) A Gardanne, en 1656. Son frère aîné habitait dans la banlieue de Marseille, à Saint-Marcel, une propriété qui appartient encore à la famille de Forbin.

Le malin Choisy en fait le portrait suivant : « Il est vif, une imagination de feu, cent desseins, enfin Provençal et Fourbin. Il fera fortune, ou, s'il ne la fait pas, ce ne sera pas sa faute. Il est notre lieutenant et fait tout le détail du vaisseau. Il a la clef de l'eau : c'est une belle charge parmi nous. En un mot, c'est un fort joli garçon, qui a la veine de n'être pas longtemps lieutenant. » Major de l'ambassade et chargé en cette qualité d'entrer en relations avec les indigènes pour préparer sa réception et assurer sa subsistance, Forbin plut au roi qui résolut de l'attacher à son service. Le favori Constance l'y encouragea ; il avait remarqué le franc-parler et la vivacité de notre Provençal ; il redoutait que la liberté de ses appréciations ne nuisit à Versailles à la réalisation de ses plans et il n'était pas fâché de le retenir.

Phaulkon n'avait, en effet, rien négligé pour éblouir les Français, leur donner une haute idée de la richesse du Siam et des avantages qu'il y aurait pour la France à entrer dans ses vues. Il offrait de donner aux Français la forteresse nouvelle de Bangkok qui commandait l'entrée du Ménam, en aval de Juthia, à condition que Louis XIV envoyât l'argent nécessaire pour en faire une place forte, les ingénieurs pour diriger les travaux, et des troupes pour la garder. Les Français pourraient même occuper l'île de Mergui, excellente position à l'embouchure de la rivière Tenasserim. De grands avantages commerciaux seraient en outre le fruit de l'alliance.

Les ambassadeurs se montrèrent hésitants à se charger de rapporter ces propositions ; mais elles séduisirent l'un des jésuites, le P. Tachard, esprit souple et inventif, homme énergique et sans scrupule, qui vit pour son ordre l'occasion de se rendre tout puissant dans ce nouveau pays : en attendant la conversion du roi et de son peuple, qui ne pouvait tarder, Constance promettait de construire aux jésuites un collège et un observatoire. Tachard, qui devait aller en Chine avec les cinq autres pères, dirigea dès lors les négociations et revint en France, en juin 1686, avec les ambassadeurs et de nouveaux envoyés siamois. Les descriptions merveilleuses qu'ils firent de la richesse du pays et du grand profit à retirer d'un établissement, le crédit du père de La Chaise, firent accepter les propositions siamoises. Deux nouveaux envoyés, le diplomate Simon de la Loubère et Claude Céberet du Boullay, l'un des douze directeurs généraux de la Compagnie des Indes, furent chargés, avec le P. Tachard, d'aller

signer un traité définitif avec le Siam. Deux vaisseaux et quatre flûtes transportaient 14 missionnaires jésuites, 636 officiers et soldats destinés à occuper les deux forteresses de Bangkok et Mergui.

Cependant Forbin, malgré sa résistance, avait dû obéir à l'ordre de M. de Chaumont qui lui enjoignait de déférer au désir du roi de Siam. Avant le départ de l'ambassade et en sa présence il avait été solennellement installé comme amiral et général des armées du roi de Siam. Il eut l'occasion de voir souvent celui-ci, lui plut par ses reparties et sa faconde, et s'insinua bientôt tellement dans ses bonnes grâces que le favori en prit ombrage. Constance s'était d'abord ouvert à lui de ses projets et lui avait témoigné de l'amitié. Il finit par craindre d'être supplanté par le jeune Français que le roi comblait de dignités et de faveurs et résolut de s'en débarrasser. Après avoir essayé de l'empoisonner, il l'éloigna de la cour sous prétexte de diverses missions. Forbin travailla à commencer les fortifications de Bangkok, à organiser un embryon d'armée régulière. Avec l'aide de quelques soldats portugais qui entendaient le siamois et d'un Français, il disciplina et exerça à la française un corps de deux mille hommes armés de fusils et de lances. En même temps il poussait des reconnaissances dans l'intérieur du pays et se convainquait de plus en plus de sa grande misère.

Mais le favori, acharné à sa perte, essaya de le faire périr dans divers guets-apens dont Forbin se tira par son audace et son esprit fertile en ressources. Bientôt dégoûté, pourtant, il résolut de rentrer en France, sur le conseil des missionnaires qui redoutaient sa perte. Il demanda son congé. Phaulkon exigea une déclaration écrite où l'amiral indiquerait les motifs de sa démission. Sur le refus de Forbin il l'invita à quitter le royaume dans les quarante-huit heures. « M. Forbin, écrivit l'agent de la Compagnie des Indes, Véret, fut chassé comme le dernier des hommes sans être coupable. » Il quitta le Siam sur un navire de la Compagnie des Indes qui l'amena à Pondichéry au commencement de 1687, après un séjour de seize mois environ, peu de temps avant l'arrivée de la nouvelle mission française et de la garnison de la forteresse à laquelle il avait travaillé.

Son départ fut malheureux car la présence d'un homme aussi hardi et habile à se tirer des plus mauvais pas, comme il devait le montrer maintes fois dans sa glorieuse carrière de marin, eût été des plus précieuses et, peut-être, eût changé la face des choses.

Le succès de la seconde ambassade française avait été compromis par le désaccord complet entre les deux envoyés, La Loubère et Cébéret, et le jésuite Tachard qui, dans l'intérêt de son ordre, avait lié étroitement partie avec le favori Phaulkon. Cependant, malgré les efforts de celui-ci pour éluder ses promesses, malgré la discorde que ses louches intrigues avaient semée parmi les Français, le traité d'alliance avait été signé ; les troupes du chevalier Desfarges avaient pris possession de Bangkok le 18 octobre 1687.

Puis les deux ambassadeurs avaient quitté le Siam, l'un après l'autre, découragés par la mauvaise foi de Phaulkon et les fâcheuses complaisances de Tachard. Cébéret était venu par terre occuper Mergui en janvier 1688; il en était reparti avec Forbin, venu de Pondichéry avec un agent de la Compagnie, et tous deux rentrèrent en France en juillet 1688, sur le même vaisseau. Pendant ce voyage de plus de six mois Cébéret et Forbin avaient eu le temps d'échanger leurs vues au sujet du Siam. Au dire du chevalier, ils avaient formé une étroite liaison ; leur commune déconvenue les avait rapprochés. Mais Tachard, arrivé presque en même temps avec de nouveaux envoyés siamois, avait su les prévenir auprès de Seignelay, puis avait réussi à détruire l'effet des rapports peu enthousiastes qu'ils avaient faits. Cébéret avait parlé avec une franchise tempérée de prudence; Forbin avec sa fougue habituelle.

Il avait en cour de forts appuis. Seignelay avait d'abord vu de fort mauvais œil la transformation du lieutenant de vaisseau en amiral siamois et l'avait rayé des cadres de la marine. Un ordre du roi l'avait fait réintégrer avec paiement de ses appointements pendant toute son absence. Le ministre n'avait pu faire qu'un excellent accueil à un homme si bien appuyé. Aussi c'est en toute assurance que notre cadet provençal fit du Siam et de son ministre une tout autre peinture que celle de Tachard. Il en parla au roi qui le reçut à son dîner; il eut un long entretien avec le ministre dans son cabinet et fut introduit mystérieusement, par un escalier dérobé, chez le tout puissant confesseur La Chaise qui voulut aussi l'entretenir.

Selon lui, le Siam était un pays fort pauvre dont les ressources ne pouvaient alimenter un commerce important. On n'y trouve, dit-il, que « du riz, de l'arec dont on compose le bétel, un peu d'étain, quelques éléphants qu'on vend et quelques peaux de bêtes fauves dont le pays est rempli. Les Siamois allant presque tout nus, à la réserve

d'une toile de coton qu'il portent depuis la ceinture jusque à demi-cuisse, ils n'ont chez eux aucune sorte de manufacture, si ce n'est de quelques mousselines ». Pour la conversion du roi il n'y fallait même pas songer et ne compter guère plus sur de grands succès auprès des Siamois.

Quant à la forteresse de Bangkok « elle demeurerait entre les mains des Français tandis que le roi de Siam et M. Constance vivraient, mais l'un des deux venant à manquer, les Siamois, sollicités et par leur propre intérêt et par les ennemis de la France, ne manqueraient pas de chasser nos troupes d'une place qui les rendait maîtres du royaume. » On admirerait ici la clairvoyance du chevalier si l'on était sûr qu'il n'ait pas prophétisé après coup. Cependant le Siam, ajoutait-il, méritait qu'on entretînt des relations avec lui à cause de son excellente situation intermédiaire entre les mers de l'Inde et de Chine ; il pouvait être un entrepôt fort commode, et déjà les marchandises de tous les pays voisins y étaient transportées comme en une espèce de foire. Mais les établissements de la Compagnie des Indes suffisaient pour tirer tout le parti qu'on pouvait d'un pareil pays.

C'était le langage d'un mécontent auquel ses déboires avaient peut-être donné plus de clairvoyance. Ses appréciations, un peu poussées au noir, étaient infiniment plus voisines de la vérité et plus de nature à éclairer le roi et ses ministres que celles du P. Tachard. Quoiqu'il en soit, ni Cébéret, ni Forbin, ne semblent avoir eu grande influence sur les décisions prises. Tachard, de plus en plus écouté, faisait signer par Seignelay un nouveau traité d'alliance et de commerce avec le Siam, en date du 1er mars 1689, et les instructions données au marquis d'Eragny, qu'on envoyait avec de nouvelles troupes, montrent qu'on ne songeait à rien moins qu'à une sorte de protectorat.

Mais, depuis près d'un an déjà, une révolution avait rendu impossible la réalisation de ces plans. En mai 1688 Phaulkon avait été renversé par une conjuration de mandarins et mis à mort. La discorde qu'il avait semée parmi les Français avait contribué à sa perte. Divisés entre eux et mal renseignés sur ce qui se passait, les Français de Bangkok étaient restés tranquilles dans leur forteresse, malgré les courriers que le ministre leur avait envoyés coup sur coup pour leur demander de venir à son aide. Forbin ne put s'empêcher d'en témoigner son indignation à Seignelay en lui déclarant que, s'il avait été là, il n'aurait pas hésité à voler au secours de Phaulkon, quelques sujets de plainte qu'il eût à son égard.

« S'il faut dire la vérité, ajoute-t-il dans ses mémoires, connaissant le peu de valeur des Siamois, je suis persuadé que si je m'étais rendu à Louvo avec cinquante hommes de ma garnison, je n'aurais eu qu'à me montrer pour dissiper toute cette populace qui m'aurait abandonné son chef sans oser entreprendre la moindre chose, trop heureuse d'apaiser ainsi la cour par une prompte soumission. » Forbin était l'homme de pareils coups de main. Un tel service rendu au roi et au favori aurait peut-être affermi et rendu définitif l'établissement des Français. L'expulsion des garnisons de Bangkok et de Mergui, après une belle défense, avait suivi la Révolution. Ainsi se termina cette aventure de Siam que M. Cordier diminue peut-être un peu en la qualifiant de « simple anecdote dans l'histoire de nos relations avec l'Extrême-Orient ». L'anecdote fit grand bruit en son temps, elle est aujourd'hui peu connue.

Quel a été le rôle du chevalier de Forbin ? Il est bien difficile de démêler la vérité sur ces événements, tellement compliquées furent les intrigues ourdies. Les contradictions et les mensonges des relations des principaux témoins ne permettent guère d'établir des jugements. M. Lanier montre assez peu de sympathie pour le chevalier ; il met en défiance contre les mémoires d'un « témoin rancunier et naturellement revêche, dont les notes ont été transmises à la postérité par des commentateurs suspects ». Pourtant il n'est que juste de remarquer que son récit même prouve plutôt leur exactitude. Quelles que soient les obscurités, le nom du grand marin provençal n'en reste pas moins attaché à la première et si curieuse tentative d'établissement des Français en Indo-Chine (1).

Lors de la reconstitution de la Compagnie des Indes par Law, les Marseillais restèrent-ils systématiquement à l'écart comme ils l'avaient fait en 1664? La situation n'était plus la même; le gouvernement et l'opinion publique étaient entièrement acquis au système des compagnies ; il fallait donc s'en accommoder. Les Marseillais avaient à employer en dehors de la Méditerranée des activités et des capitaux inoccupés. Tout porte à croire qu'ils cherchèrent à participer aux

(1) V. *Mémoires du comte de Forbin, chef d'escadre*. Amsterdam 2 in-12, 1730.— Lanier. *Étude historique sur les relations de la France et du royaume de Siam de 1662 à 1703*. Versailles, in-8°, 1883.

opérations de la nouvelle Compagnie. Maie rien ne prouve qu'ils lui aient donné beaucoup d'actionnaires.

Il est, en tout cas, certain qu'ils lui ont fourni des directeurs et des commis. On a déjà parlé de Brüe et de David le père. En même temps que celui-ci un autre négociant, Castanier, remplit longtemps les mêmes fonctions. Le nom de ce directeur est bien provençal et on peut remarquer qu'au moment où il entrait au service de la Compagnie, un négociant du même nom quittait l'échelle de Constantinople.

La Compagnie des Indes avait eu d'abord douze directeurs. En 1730, sur la plainte des actionnaires au sujet des frais exagérés de la direction, le contrôleur général Orry réduisit leur nombre à six. M. Cultru a récemment montré, dans son livre sur Dupleix (1), le rôle quelque peu effacé des directeurs en présence des commissaires du roi, vrais chefs de la Compagnie. Ceux-ci étaient d'abord au nombre de quatre. Après la réforme de 1730, il n'y en eut plus qu'un seul, avec le titre d'inspecteur général. C'était un personnage important. Pendant douze ans, le frère du contrôleur général, Orry de Fulvy, maître des requêtes, remplit la fonction ; deux futurs ministres s'y succédèrent ensuite, Rouillé et Silhouette. Quelle que fût la haute autorité de ceux-ci, il ne faut pas trop ravaler le rôle des directeurs.

C'était sur eux que retombait tout le poids du détail des opérations commerciales et même coloniales de la Compagnie. Si l'on en croyait les jugements portés sur eux dans les correspondances ou les mémoires du temps, très peu auraient été à la hauteur de leur tâche. Castanier, incapable et préoccupé uniquement de ses intérêts personnels, aurait été l'un des plus mauvais directeurs. Dupleix le traite d'homme le plus borné de la Compagnie. Mais la sévérité de ses jugements sur des hommes distingués, sinon sans reproches, comme ses prédécesseurs, Lenoir son ennemi, et Dumas son ami, doit nous mettre en garde.

David est peut-être celui des directeurs dont le nom a été le plus épargné par les attaques et les calomnies. Cela seul suffirait à le mettre hors de pair. Il joua certainement un rôle très actif dans la direction car, en dehors du département du Sénégal qui lui fut confié pendant plus de vingt ans, il eut, avec Duvelaër, le soin des arme-

(1) Prosper Cultru. *Dupleix. Ses plans politiques ; sa disgrâce.* Paris, Hachette, 1901, in-8°.

ments de la Compagnie. En 1744, quand Machault voulut former un comité secret de l'Inde pour assister et surveiller Duvelaër, chargé du département des Indes à la suite de Lenoir et de Dumas, David fut choisi avec Castanier. David reçut en récompense de ses services le cordon de Saint-Michel et des lettres de noblesse peu de temps après Dupleix qui les obtint en 1746. Le rôle de ce Marseillais n'est donc pas négligeable. L'étude minutieuse des archives permettrait sans doute de jeter sur lui quelque lumière.

Si l'histoire de la Compagnie des Indes avait été approfondie, on trouverait probablement des Marseillais ou des Provençaux parmi ceux qui la servirent en France ou aux colonies. Dans l'Inde, cependant, aucun des grands noms ne peut être revendiqué par Marseille. Dupleix était de Landrecies; aucun de ses prédécesseurs, Dumas, Lenoir, Martin, ne semble avoir eu d'attaches avec le grand port provençal. Il faut en dire autant des aventuriers célèbres tels que Gentil, René Madec, le Sombre, Benoît de Boigne, terreur des Anglais, qui maintinrent jusque dans les premières années du XIX^e^ siècle le prestige du nom français dans l'Inde.

Mais, d'où venait la foule plus ou moins ignorée de ceux qui luttèrent avec tant d'ardeur, et parfois tant de succès, au service de la Compagnie et, plus tard, à celui des princes de l'Inde ? On connaît les noms d'un certain nombre d'entre eux cités dans les correspondances de la Compagnie, mais, la plupart du temps, on ne sait pas leur origine. Tout au plus pourrait-on se livrer à des suppositions. Dans le conseil supérieur de Pondichéry figurait, à l'époque de Dupleix, un Barthélemy, fils de négociant, qui pourrait bien être un Marseillais.

L'éclaircissement de ces points obscurs aurait son intérêt. Beaucoup de ces gens qui allaient chercher dans l'Inde des aventures ou la fortune, souvent l'oubli de peccadilles de jeunesse ou d'écarts plus graves encore, ne gagneraient pas à être mieux connus. Mais, quoi qu'on en ait dit, l'Inde n'attira pas que des déclassés, des gens tarés ou des créatures incapables des gens bien en cour. Des hommes tels que les Paradis, les Bussy, ont acquis justement la renommée et fait honneur à la France. D'autres noms, sans doute, mériteraient d'être tirés de l'oubli. Aussi faut-il désirer qu'une étude plus minutieuse de notre colonisation dans l'Inde soit enfin entreprise.

Aux Mascareignes, tout au moins, la trace des Marseillais est restée plus visible, éclairée par les noms de David et de d'Entrecasteaux. Nous retrouvons ici, en effet, Pierre David qui avait commencé sa carrière au Sénégal et devait la terminer en s'occupant de la Guyane (1). En 1746, Mahé de La Bourdonnais quittait l'Ile de France à la tête d'une escadre pour aller soutenir Dupleix dans sa lutte contre les Anglais. David, gouverneur du Sénégal, fut nommé à sa place par acclamation, « sans qu'on eût pris les voix dans l'assemblée, malgré le nombre des postulants qui la sollicitaient ». Il allait justifier largement la confiance des directeurs et du commissaire du roi, Rouillé, dans ce poste qui était le plus important de la Compagnie après celui de gouverneur de Pondichéry.

La Bourdonnais venait de passer onze ans aux Mascareignes. Il avait été le créateur de la colonie de l'Ile de France occupée à peine depuis 1721. Plantations, routes, constructions, port, il avait tiré tout du néant. Pourtant, l'œuvre du marin breton que M. Cultru qualifie quelque part de corsaire et de marchand, guidé toujours par l'intérêt bien plus que par la gloire (2), semble avoir été quelque peu surfaite, ainsi que le remarquait déjà P. Margry en 1867. Pour faire contraste avec l'abaissement maritime de la France et pour trouver quelque consolation à ses malheurs, la légende avait auréolé son nom comme celui de Dupleix.

Il est au moins juste de dire que le nom de La Bourdonnais ne résume pas toute l'histoire des progrès de l'Ile de France au temps de la Compagnie des Indes. Il avait eu de grandes vues ; ce Breton entêté s'était montré travailleur opiniâtre ; il n'avait eu le temps, ni d'affermir, ni même de pousser fort loin son œuvre. Il léguait à son successeur de graves difficultés à résoudre.

La Bourdonnais, au retour d'un voyage qu'il avait fait en France, en 1740, avait ramené cinq vaisseaux et avait concerté à Pondichéry avec Dupleix le plan d'une croisière contre les Anglais et de la fameuse attaque contre Madras. Mais la Compagnie avait fait revenir ses navires en 1742. Quand La Bourdonnais apprit à l'Ile de France, le 1er septembre 1744, la rupture avec les Anglais, il n'avait plus de flotte. En un an il réalisa le tour de force d'en improviser une, car il s'était mis

(1) Voir les chapitres précédents.
(2) *Dupleix*, p. 217.

aussitôt en correspondance avec Dupleix pour la réalisation de leur ancien plan. Les vaisseaux en relâche au Port-Louis furent retenus par le gouverneur, radoubés, équipés et armés. Renforcé, en janvier 1746, par une nouvelle escadre expédiée de France, La Bourdonnais avait pu partir avec 10 vaisseaux portant 3,342 hommes, pour sa fameuse campagne. Mais il laissait l'Ile de France épuisée, démunie d'hommes et de vivres. Pour compléter ses équipages européens il avait dû embarquer même des nègres et des Malgaches ; il avait emmené toute la garnison et les habitants les plus capables de porter les armes.

C'est dans ces circonstances que David arriva à Port-Louis le 8 octobre 1746. Depuis le départ de La Bourdonnais une nouvelle escadre de cinq navires était arrivée de France. La pénurie d'hommes et de navires était telle que, pour pouvoir continuer son voyage dans l'Inde, il avait dû désarmer deux de ses meilleurs vaisseaux qui restaient inutiles dans le port. Le premier soin de David fut de leur donner les moyens de partir et de rejoindre dans l'Inde nos forces navales, alors cruellement éprouvées par l'ouragan du 13 octobre, qui avait détruit une partie des bâtiments de La Bourdonnais. Le nouveau gouverneur prit si bien ses mesures, qu'il put, quelques mois après, recueillir les débris de cette escadre qui ramenait son chef en France, à la suite de ses démêlés avec Dupleix, et fournir tout ce qui était nécessaire aux cinq navires arrivés à Port-Louis.

En même temps il recevait de Dupleix de pressantes demandes de secours. Après les brillants succès de 1746 sur les Anglais et leurs alliés indous : la prise de Madras, le brillant fait d'armes de San-Thomé, le siège du fort Saint-David devenu le siège du gouvernement britannique, la situation avait changé de face en 1747. La puissante flotte de l'amiral Griffin avait paru devant Madras ; les Français étaient réduits à la défensive et Pondichéry menacé.

Dupleix mandait à David qu'il était « sans vivres, sans argent et avec très peu de troupes, qu'il ne pouvait désormais recevoir de secours » que des îles. Grande fut la perplexité du gouverneur. Au ton des lettres de Dupleix il craignait que Pondichéry ne succombât aux premiers efforts. D'autre part, il avait des ordres exprès de la Compagnie de ne faire sortir aucun vaisseau des îles avant d'avoir reçu de France les renforts qu'on lui annonçait. Enfin, il savait que l'Angleterre venait de se décider à un grand effort dans l'Inde et qu'elle y

expédiait l'amiral Boscawen à la tête de l'armement le plus considérable qu'on y eût encore vu.

David calcula très habilement, avec une justesse que l'événement justifia, la marche de l'amiral anglais. Il jugea qu'en y mettant toute la diligence, il pourrait expédier à temps des renforts et devancer l'arrivée de l'ennemi. Il prévint à la fois Dupleix et la Compagnie de ses préparatifs et fut assez heureux pour réaliser son plan de point en point. Le 24 avril 1748, Bouvet-Lozier, son beau-frère, l'un des meilleurs marins de la Compagnie, put appareiller de Port-Louis avec une escadre de six grands vaisseaux et deux frégates, qui portait trois millions d'espèces, des vivres, des munitions de guerre et 450 hommes de troupes de renfort. Sur la côte de Coromandel il rencontra l'escadre de l'amiral Griffin, plus forte que la sienne. Il lui donna le change par une habile manœuvre qui l'empêcha de le joindre et, sans combat, put débarquer tout ce qu'il avait chargé pour Pondichéry. « Trois cents hommes jetés dans Madras à la barbe des marins de la Grande Bretagne ; c'était peu et c'était beaucoup ! Ce renfort écartait une des plus cruelles préoccupations de Dupleix, le souci de Madras, dès lors en état de tenir ». (1) La situation changeait complètement de face ; les Anglais furent consternés, le courage des Français relevé ; Dupleix attendit plein de confiance l'attaque de Boscawen qu'il allait si brillamment repousser quelques mois après (août-septembre 1748). Pondichéry était sauvé.

Quand on apprit à Paris l'initiative du gouverneur David, les alarmes de la Compagnie changèrent d'objet. On trembla pour le sort des îles dont la défense semblait tout à fait compromise par ces efforts successifs. De fait, au début de 1747, l'Ile de France était si dégarnie de monde et si peu fortifiée, que, « si deux vaisseaux ennemis s'y fussent présentés pour l'attaquer, peut-être ils s'en seraient rendus maîtres ». Heureusement David avait eu un an de répit pour y pourvoir. Il s'était hâté de mettre les côtes en état de défense, de créer des retranchements, des batteries. Dans la prévision d'un débarquement des ennemis, on avait cherché dans l'intérieur de l'île, au milieu des forêts, un refuge pour les femmes, les enfants et les objets les plus précieux. On avait heureusement trouvé un plateau isolé par des escarpements à pic, accessible par une langue de terre étroite, qui fut baptisé le *Réduit*

(1) T. Hamont. *Dupleix*, p. 84.

et aussitôt fortifié. David avait su entraîner les principaux habitants, les décider à l'assister et à lui prêter leurs noirs ; puis il avait usé à propos d'autorité pour calmer des velléités de sédition.

Tout était prêt quand parut Boscawen, le 4 juillet 1748, avec une escadre de 34 vaisseaux « dont six restèrent au vent de l'île et les vingt-huit autres vinrent mouiller devant la baie des Tortues, en aussi bon ordre que s'ils avaient eu de nos pilotes dans leurs bords pour les manœuvres ». L'ennemi fit inutilement des feintes et des tentatives pour débarquer. La côte était si bien défendue et l'attitude des défenseurs si résolue, que Boscawen n'osa rien entreprendre de sérieux. Le 9 juillet, après « avoir honoré la colonie pendant deux heures d'une salve générale du canon de tous ses vaisseaux » qui ne fit aucun mal, il partit pour Pondichéry.

A peine délivré du danger, David songea à envoyer de nouveaux secours à Dupleix. Il parvint, non sans peine, à équiper et expédier six gros navires qui arrivèrent dans l'Inde en janvier 1749. Ils y apprirent à la fois la levée du siège de Pondichéry (15 octobre 1748) et le rétablissement de la paix. Dès le 11 mai 1748 les hostilités avaient cessé en Europe ; c'est en pleine paix qu'on avait continué de se battre dans l'Océan indien. Mais l'expédition n'avait pas été inutile ; Dupleix avait reçu 200 hommes qui allaient lui être d'une grande utilité dans ses nouvelles entreprises. La conduite du successeur de La Bourdonnais avait été au dessus de tout éloge. Les historiens l'ont jusqu'ici passée sous silence ; elle mérite bien pourtant d'être mise en lumière. P. Margry n'a rien exagéré quand il a écrit : « Ce fut à David que revint principalement l'honneur d'avoir sauvé les Iles orientales et, en partie, nos possessions des Indes. » Il reçut à ce sujet les félicitations de la Compagnie ; le gouvernement lui envoya en 1749 la croix de Saint-Louis, tandis que son père, déjà chevalier de Saint-Michel, recevait des lettres de noblesse.

La paix lui fit espérer de « pouvoir enfin se livrer tout entier à la réforme des îles et aux opérations nécessaires pour établir solidement et utilement ces deux colonies ». Elle fut malheureusement bien incomplète. On sait que c'est entre 1749 et 1753 que Dupleix lutta sans relâche pour établir la prépondérance française dans l'Inde. Il eut encore besoin des secours des îles et David lui en envoya à plusieurs reprises dans des circonstances décisives.

Malgré ces soucis, le gouverneur s'était consacré, dès 1749, à

l'œuvre de la colonisation. Si l'on en croit le mémoire justificatif qu'il envoyait plus tard à la Compagnie, la situation laissée par La Bourdonnais laissait beaucoup à désirer. « Je fus extrêmement surpris, dit-il, en arrivant à l'Ile de France, d'y voir beaucoup moins de colons que des gens de tout état, occupés entre eux d'un brocantage sordide, d'un trafic illicite, tant intérieur qu'au dehors, de diverses marchandises sauvées par la fraude; on n'y avait point d'autre industrie; je n'ose presque dire, par respect pour la Compagnie, que son nom y était à peine connu; ceux qui croyaient avoir des idées plus justes de sa constitution, ne la regardaient que comme un établissement politique pour donner lieu aux plus habiles de s'enrichir; de là l'oubli des vrais intérêts, l'indifférence pour l'agriculture, l'éloignement du travail, à la place des soins, des attentions, qui sont le partage du citoyen et qui forment les bonnes colonies. Tel était l'esprit qui régnait dans les îles, lorsque j'y suis arrivé. La fermeté, l'encouragement, l'exemple que je leur ai donné ont insensiblement banni ce désordre.... mais qui peut se représenter les difficultés que j'y ai rencontrées, les contraditions, les murmures, l'animadversion générale de presque tous les particuliers, accoutumés à ne rien faire, ou à vivre aux dépens de la Compagnie! Après leur avoir ôté tous les moyens de continuer leurs commerces illicites, je me donnai tous les soins possibles pour les amener à leurs véritables intérêts et les porter au travail; le temps, l'exemple et la persuasion en sont venus à bout; ils ont embrassé les cultures pour lesquelles ils ont plus de facilité ou d'inclination. »

Le tableau est sans doute quelque peu chargé, suivant l'usage des écrits de cette sorte. Mais il cadre trop bien avec tout ce que nous savons de la situation habituelle des établissements de la Compagnie des Indes pour n'être pas vrai dans les grandes lignes. Les abus y renaissaient sans cesse d'eux-mêmes; on l'a vu par l'histoire de Brüe au Sénégal. Au cas où La Bourdonnais les eût combattus, ils eussent pu reparaître quelques mois après son départ. Bouvet-Lozier, successeur de David, n'écrivait-il pas à la Compagnie, en 1735 : « Il semble que les abus sont ici comme naturels aux affaires et doivent naître sous les pas et il n'est pas difficile de conclure que, sans une vigilance continuelle et une autorité invincible, ils se renouvelleront aussitôt qu'ils seront détruits. »

En dépit des efforts de La Bourdonnais, les îles étaient encore bien

faiblement peuplées. En 1750, Bourbon, malgré une occupation déjà longue, n'avait encore que 3000 blancs et 1200 nègres. Quant à l'Ile de France, le peuplement commençait à peine : en 1735 les blancs n'étaient que 172, en y comprenant les femmes et les enfants, 379 en 1740. Ils possédaient proportionnellement beaucoup plus de noirs puisque le nombre des esclaves atteignait le chiffre de 548, puis celui de 2612.

C'était un résultat précieux obtenu par La Bourdonnais, une attestation probante de la peine qu'il avait prise pour développer les plantations. Cependant, d'accord avec la Compagnie, il considérait surtout les îles comme des postes de ravitaillement pour les navires sur la route de l'Inde et non des lieux de production et de commerce. C'est dans cette vue qu'il attachait une importance toute particulière au développement de l'élevage des volailles et des cultures vivrières. « Je crois, écrivait-il, qu'il ne convient pas d'avoir un objet de commerce à l'Ile de France jusqu'à ce qu'elle ne soit en état de fournir tous les vivres nécessaires à sa consommation et à celle des vaisseaux (1). » C'était parler et agir prudemment. Aussi c'est à peine si La Bourdonnais avait fait quelques premiers essais de coton et d'indigo; il n'avait donné quelque développement qu'à la culture de la canne et aux sucreries. David s'efforça d'abord aussi d'assurer le ravitaillement des vaisseaux. Il demanda au cap de Bonne-Espérance du blé, des arbres fruitiers, des plantes potagères. L'extension des champs de blé permit d'en faire passer même à Pondichéry et de demander à la Compagnie moitié moins de farine qu'auparavant. Le nombre des bœufs et des moutons, accru déjà par La Bourdonnais, fut encore augmenté pour diminuer la nécessité d'avoir recours aux troupeaux de Madagascar.

Mais le nouveau gouverneur se distingua de son prédécesseur par son souci d'introduire dans l'île des cultures nouvelles, capables d'enrichir les habitants et d'alimenter un grand commerce. Le coton, la soie, l'indigo, les épices, formaient, avec le café, la plus grosse part des cargaisons des navires de la Compagnie. Le café seul était produit par Bourbon en quantités déjà appréciables. L'Inde, la Chine, les îles Hollandaises étaient, pour le reste, les fournisseurs nécessaires.

(1) Voir P. Margry. *Relations et mémoires inédits*. Les îles de France et de Bourbon sous le gouvernement de Mahé de La Bourdonnais, p 322. — Cf. p. 320 : « Cela m'engagea à représenter pathétiquement aux habitants que la Compagnie n'avait établi cette île uniquement que pour fournir des rafraîchissements à ses vaisseaux. »

Il devait y avoir bénéfice à la fois pour la Compagnie, pour les habitants des îles et pour les consommateurs français, si Bourbon et l'Ile de France devenaient des marchés vendant à meilleur compte les riches marchandises des Indes.

Le coton attira particulièrement l'attention du gouverneur ; il en commença lui-même les essais. « Le coton, écrivait-il, promet tout ce qu'on en peut espérer ; je continue à m'attacher à cette culture que la colonie doit particulièrement à mes soins ; plusieurs habitants en cultivent aussi de leur côté. J'en regarde le succès comme certain .»

Plus de 200.000 pieds de mûriers avaient été nouvellement plantés dans les deux îles. Deux ou trois habitants avaient commencé avec succès l'élevage des vers à soie. Les sieurs de Lanux et de Blottières envoyèrent en 1750 les premiers échantillons de soie qui furent trouvés fort beaux. La Compagnie fit alors passer aux îles, tant pour la culture du mûrier que pour le dévidage des cocons, plusieurs hommes sous la conduite d'un sieur Germain qui devait avoir l'inspection de ces travaux sous les ordres de David. Plusieurs autres colons entreprirent aussitôt la sériciculture.

David avait aussi fait le premier des essais d'indigo. Un sieur Calvair avait tenté une indigoterie à Bourbon en 1749. En 1752, un échantillon d'indigo de 400 livres, chargé sur les vaisseaux de la Compagnie, fut « trouvé de toute beauté ». Le gouverneur prévoyait un grand essor de cette culture quand les îles seraient plus peuplées.

On peut remarquer qu'il ne chercha pas à développer les deux sucreries créées par La Bourdonnais, l'une à l'Ile de France, l'autre à Bourbon. Les instructions de la Compagnie lui recommandaient de limiter l'industrie du sucre pour ne pas nuire à celui du Bengale. D'un autre côté, il eût fallu entrer en concurrence pour cette denrée avec les îles d'Amérique dont elle était la richesse.

Mais c'est David qui introduisit aux îles la culture des épices. Le mérite en est généralement attribué à Poivre ; c'est à lui que revient en effet, probablement, l'initiative ; mais il y eut collaboration entre le gouverneur et le voyageur et il est difficile de démêler la part de chacun.

Poivre, alors âgé de 28 ans, revenait en 1747, sur l'escadre de La Bourdonnais, de son premier et long voyage en Chine, en Cochinchine et à Batavia. En passant à l'Ile de France, il dut communiquer à David les vues qu'il allait présenter aux directeurs de la Compagnie

et fut sans doute encouragé par lui. Arrivé en France en 1748, il proposa deux projets de la plus haute importance : le premier consistait à ouvrir un commerce direct avec la Cochinchine ; le second à transplanter à l'île de France et à Bourbon les épiceries, dont la culture était restée jusque là concentrée dans les Moluques. Ses plans furent approuvés et on le chargea de les mettre à exécution. Au retour de cette première mission il rapportait à l'Ile de France quelques plants d'arbres à épices.

David fit aussitôt, à ses dépens, des essais de poivre, de cannelle et des autres épices. A son départ il se félicitait de voir les plants de cannelliers « se multiplier de jour en jour ». La preuve qu'il avait fait siennes les idées de Poivre, c'est que, plus tard, au moment où celui-ci rentrait en France, en 1773, dégouté des tracasseries qu'il avait rencontrées comme intendant des îles et méconnu, David préconisa l'introduction des épices à la Guyane.

Pendant sa gestion, des mines de fer avaient été découvertes ; l'exploitation avait commencé et des forges avaient été créées. Le gouverneur fondait sur elles de grandes espérances. « Cet objet, disait-il, est extrêmement important. Il n'y a pas, après le coton, une meilleure marchandise pour le commerce de la Compagnie dans l'Inde. » Malheureusement, pour les entreprises de toutes sortes, les bras manquaient. Il fallait des colons, il fallait surtout des esclaves. « Sans ce secours, écrivait David, on pourra dire ou penser tout ce qu'on voudra, mais on n'avancera sur rien ; il en faudrait actuellement, pour le service particulier de la Compagnie, le double de ce qu'elle en a et il en manque trois ou quatre fois autant aux colons .»

Enfin, David n'avait pas oublié que l'Ile de France devait être avant tout un lieu de construction et de radoub pour les navires de la Compagnie. On a vu comment plusieurs escadres y furent équipées ou ravitaillées dans les deux dernières années de la guerre de Succession. Sur ce point, le gouverneur marseillais n'avait eu qu'à continuer l'œuvre commencée par La Bourdonnais, mais il avait brillamment rempli sa tâche.

Revenu en France, il écrivait plus tard fièrement. « Je ne compte pas depuis quel temps la Compagnie possède l'Ile de France ; je prouverai seulement à qui voudra me faire l'honneur de m'entendre, qu'on ne doit la regarder comme une colonie que depuis 1750. Elle ne le serait pas encore si je n'avais eu le bonheur de porter ses habitants

à changer leur façon de penser ; je n'aurais fait que cela pour la Compagnie que je croirais l'avoir infiniment bien servie. » Ses prétentions n'avaient rien d'exagéré.

Comme La Bourdonnais il s'était occupé surtout de l'Ile de France parce qu'elle paraissait appelée à un plus grand avenir. D'ailleurs Bourbon était déjà en plein développement et ne fut pas négligée. David y avait un collaborateur actif et intelligent qui devait être son successeur, le marin Bouvet-Lozier, son beau-frère. Il en avait tiré beaucoup d'hommes et de vivres pendant la guerre. Pourvu qu'elle ajoutât au café, en pleine prospérité, quelques autres cultures, telles que le coton, l'avenir de l'île lui paraissait assuré. Au sujet de cet avenir David avait eu des vues plus justes que La Bourdonnais. Celui-ci écrivait, en 1740, que « l'île de Bourbon était assez habitée et qu'elle ne produisait déjà que trop de café ». Il eût préféré, en effet, plus de cultures vivrières et, surtout, il craignait que la production, qui allait atteindre dans cinq ou six ans trois millions de livres, ne fût supérieure aux achats que pouvait faire la Compagnie. C'est pourquoi il avait fait interdire la culture du café à l'île de France. Sous le gouvernement de David fut posée à Bourbon la première pierre du collège de garçons. Les directeurs de la Compagnie n'avaient pas agréé la proposition faite par Bouvet-Lozier d'un couvent de filles.

David avait aussi travaillé à l'expansion française dans les mers orientales. C'est lui qui fit occuper Sainte-Marie de Madagascar pour donner plus de sécurité et de solidité au trafic avec la côte de la grande île. Tamsilalo, roi de Foulepointe, et sa fille Béti avaient sollicité à diverses reprises les capitaines des vaisseaux de la Compagnie qui venaient acheter des bœufs, du riz ou des esclaves, d'établir chez eux un comptoir. L'officier Gosse, ancien sous-marchand de la Compagnie à Pondichéry, chargé par David de faire des traités avec les chefs de la côte orientale, avait reçu les mêmes ouvertures. Celui-ci résolut de profiter de ces bonnes dispositions pour obtenir davantage. Quand Gosse revint avec ses instructions, Tamsilalo était mort ; Béti, devenue reine, céda aux exigences du gouverneur par le traité du 30 juillet 1750.

« Elle a su, disait ce curieux acte, à l'arrivée du sieur Gosse, depuis peu de retour dans une des escales de son royaume, et chargé des ordres, volontés et pouvoirs, de messire Pierre-Félix-Barthélemy David, écuyer, gouverneur général pour le roi et la Compagnie des

îles de France et de Bourbon, qu'il ne peut s'établir de comptoir français sur les terres de son royaume qu'au moyen qu'il soit fait un abandon, entier et sans aucune restriction, de l'île de Sainte-Marie, de son port et de l'îlot qui le ferme. En conséquence de quoi, et pour mettre à exécution le projet, à jamais avantageux à son peuple et à son royaume, de faciliter un établissement chez elle et d'y maintenir les Français », la reine, assistée de tous les grands de son royaume et des chefs de village, s'était embarquée sur le vaisseau de la Compagnie, le *Mars*, pour se rendre à Sainte-Marie. Là elle avait solennellement fait abandon de l'île à perpétuité en faveur des Français.

Les Betsimisaraka mettaient un haut prix à l'amitié de la Compagnie. Celle-ci obtenait à la fois un bon port, unique sur cette côte, et un point d'appui solide à l'abri des attaques des indigènes. Ce n'est pas trop s'avancer que d'attribuer ce brillant résultat à cette politique de persuasion, de douceur et de prévenances par laquelle David avait su s'attacher les indigènes du Sénégal et du Bambouk. Malheureusement Gosse, chargé d'occuper Sainte-Marie, n'était pas l'agent qu'il fallait pour la poursuivre. Autoritaire, injuste et imprudent, il se fit massacrer par les indigènes en 1754 (1). Sainte-Marie devait cependant nous rester plus longtemps, car Béti, amenée à Port-Louis, en fit de nouveau cession et devait être maintenue dans l'amitié de la France par son mariage avec le caporal La Bigorne.

David avait, en outre, favorisé les projets de Poivre en Cochinchine et pris part à l'établissement du comptoir qu'il fut chargé de créer à Faïfo (Annam), au sud de la baie de Tourane, en 1749. De son côté, il avait sollicité l'autorisation de faire faire des découvertes, en vue de la création de comptoirs, à la côte de Sofala et dans les parages de Zanzibar.

En 1752, David obtint son congé pour repasser en France et quitta en décembre le gouvernement des îles. Son séjour avait donc duré un peu plus de six ans. On ne sait ce qu'il fit jusqu'à la disparition de la Compagnie en 1769. Il était alors dans toute la force de l'âge et, comme il devait, plus tard, s'intéresser activement aux entreprises coloniales, on a peine à croire qu'il soit resté inactif pendant ces dix-huit ans. Il serait vraisemblable qu'il fût entré dans la direction de la Compagnie ; les fonctions qu'il avait remplies devaient l'y conduire et

(1) D'Escamps. *Hist. et géog. de Madagascar*, p. 41-44.

son père, qui mourut alors, put lui laisser sa succession. Pourtant David fut obligé plus tard de se défendre contre des attaques violentes. C'est pour sa justification qu'il écrivit, en 1762, sous le titre modeste de *Reflexions sur l'Ile de France*, le mémoire publié par P. Margry. Tel était le sort commun des meilleurs serviteurs de la Compagnie qui vivait perpétuellement dans une atmosphère de défiance et de dénonciations. La Bourdonnais avait dû rédiger un mémoire analogue en 1740 pour confondre ses calomniateurs. Au moment où David rentrait en France, son prédécesseur allait mourir, miné par la maladie qu'il avait contractée pendant ses quatre ans de Bastille. Un an après Dupleix revenait à son tour disgrâcié et vilipendé. Heureux cependant auprès de ses contemporains qui lui rendirent justice, David ne l'a pas été auprès des historiens qui l'ont tout à fait négligé jusqu'ici.

Placé entre La Bourdonnais et Poivre, David a pâti de leur double renommée que ses efforts ont contribué à accroître. La guerre de Sept Ans et la débâcle de la Compagnie ont ruiné les résultats de son œuvre. Il sembla plus tard que La Bourdonnais avait été le premier fondateur de la prospérité des îles et Poivre le second. En réalité, le gouverneur marseillais avait brillamment poursuivi, dans des circonstances plus difficiles, l'œuvre du Malouin ; avec des idées à lui il avait préparé celle de l'intendant lyonnais, moins initiateur qu'on ne l'a dit. Une étude plus approfondie grandirait sans doute sa renommée. Il est déjà permis de dire que son nom ne peut plus être séparé de celui de ses deux émules (1).

David avait laissé, pour continuer son œuvre, son beau-frère, Bouvet-Lozier (2), nommé gouverneur à sa place. Celui-ci, reconnu, plus tard, le plus grand homme de mer et le meilleur manœuvrier de la Compagnie des Indes, semble avoir été aussi un colonisateur de mérite. Il resta aux îles jusqu'en 1763. C'est lui qui s'entendit avec Poivre pour organiser sa seconde mission aux îles à épices, d'où il rapporta des plants de muscadiers et des baies de girofliers. Ce fut un naturaliste provençal, le Salonais Fusée Aublet, qui travailla avec

(1) Au sujet de David, v. Pierre Margry. *Le Sénégal et les Iles orientales d'Afrique sous le gouvernement de P. David* (1729-52) dans ses Relations et mémoires inédits. Paris, Challamel, 1869. — P. Margry a publié aussi le Mémoire de David sur l'île de France dans la Rev. marit. et colon. 1866.

(2) E. Fabre. *Les Bouvet*. Revue marit. et colon. XVIII, 1866, p. 394-427.

Bouvet-Lozier à continuer les essais d'acclimatement des arbres à épices commencés par David en 1750. Les heureux résultats du second voyage de Poivre permirent de leur donner plus de variété et d'extension.

En 1752, l'année du départ de David, Aublet, alors âgé de trente-trois ans, avait reçu de la Compagnie la mission d'organiser : « 1° un laboratoire qui pût fournir ses comptoirs en médicaments ; 2° un jardin qui rassemblât les plantes qui pouvaient devenir avantageuses à la colonie comme aliments pour les hommes et les animaux et aux vaisseaux comme rafraîchissements. » Il était parti avec le titre de « Botaniste et premier apothicaire-compositeur de la Compagnie des Indes à l'Ile de France ». Il devait remplir plus tard une mission analogue en Guyane au moment où David était l'un des promoteurs de nouvelles tentatives coloniales dans ce pays ; ce rapprochement permet de penser que le gouverneur marseillais ne fut pas étranger aux deux missions du naturaliste salonais. Or, David le père avait contribué quelques années auparavant à l'envoi d'Adanson au Sénégal. Nos deux Marseillais semblent donc avoir eu l'initiative féconde d'instituer l'inventaire scientifique des richesses végétales de trois de nos anciennes colonies.

Fusée Aublet, arrivé à l'Ile de France en août 1753, y passa neuf années laborieuses d'études de botanique et d'essais de culture. Il avait fait choix d'abord, au quartier des Pamplemousses, illustré par l'idylle de Paul et Virginie (1), d'un terrain situé non loin de la sucrerie de La Bourdonnais.

Mais il s'était fait, dès le début, beaucoup d'ennemis en signalant divers abus et, peut-être aussi, par son humeur peu commode. Au bout d'un an il dut abandonner les Pamplemousses pour échapper aux malveillants qui faisaient détruire ses semis et se borna à y cultiver des légumes pour l'approvisionnement de l'hôpital, du gouvernement ou des navires. Pour les multiples essais de cultures qu'il voulait tenter, il se retira dans l'intérieur de l'île, au *Réduit*, ce plateau visité en 1747 par David, qui avait peut-être attiré sur lui son attention. Aublet donne lui-même un tableau sommaire de ses expériences à la suite d'un catalogue des plantes de l'Ile de France (2). Elles avaient

(1 On y montre encore leur tombeau que les créoles croient authentique.
2 *Hist. des plantes de la Guiane*, t. II, Mémoires annexes, p. 159-160.

porté spécialement sur les arbres fruitiers d'Europe et des tropiques. Il avait donné tous ses soins au développement de l'élevage, nécessaire à l'alimentation des îles, essayé différents herbages et préconisé surtout la luzerne d'Europe.

Mais ce que la Compagnie souhaitait alors le plus, c'était de dérober aux Hollandais le monopole de la fourniture des épices. Malheureusement les vifs démêlés de Fusée Aublet avec Poivre retardèrent peut-être le succès. En 1753, le capitaine Aubry avait rapporté de Batavia plusieurs plants de muscadier qui avaient péri. L'année suivante, Poivre revenait à son tour des Philippines avec cinq autres plants qui furent encore distribués sans succès à des planteurs. Fusée Aublet prétendit que ce n'était pas là de véritables muscadiers. Malgré ce double échec, Poivre fut chargé d'une nouvelle mission et put présenter au Conseil de l'île, en septembre 1755, de nouveaux spécimens de graines et de plants. Fusée Aublet, convoqué pour les examiner, crut pouvoir encore déclarer qu'on ne possédait pas le vrai muscadier et, malgré lui, dut mettre en terre et soigner baies et plants. Le résultat fut de nouveau négatif et Aublet se vit accusé de les avoir arrosés avec de l'eau chaude pour les empêcher de pousser et d'avoir été acheté par les Hollandais. Il est certain qu'il se justifia aux yeux de la Compagnie, mais il semble bien qu'il montra peu d'empressement pour contribuer au succès de celui qu'il considérait comme un rival. Vingt ans après, il tenait encore à montrer dans son grand ouvrage que les coûteux essais d'introduction du muscadier à l'Ile de France avaient échoué. Il rappelait, au contraire, avec complaisance, qu'il avait réussi à y acclimater le cannelier. Godeheu, qui avait visité le *Réduit* en allant dans l'Inde, en 1754, lui avait ensuite envoyé cinq canneliers qui avaient produit tous les pieds qu'on avait vus depuis dans l'île et d'autres transportés de là à la Guyane. Ceux qu'avait propagés auparavant David avaient-ils donc tous disparu ?

En dehors de ses expériences de culture, Fusée Aublet avait étudié à fond, pour la première fois, les productions de l'île et les avait fait connaître en France. « Durant les neuf années que j'y ai passées, écrit-il, il en est parti peu de vaisseaux pour France par lesquels je n'aie fait quelque envoi de mémoires sur l'histoire naturelle du pays, ou de caisses de végétaux, minéraux ou animaux de l'Isle. J'espérais, à mon arrivée en Europe, me servir et des mémoires et des morceaux rassemblés dans les cabinets, pour publier ce que j'avais observé à

l'Ile de France, mais on ne me donna pas le temps d'effectuer ce projet (1). » Il avait étudié spécialement les plantes médicinales et avait substitué en grande partie leur emploi à celui des médicaments d'Europe dans les comptoirs de l'Inde, ce qui procura à la Compagnie une notable économie.

Quoi qu'on puisse penser de la bonne foi du Salonais dans ses démêlés avec Poivre, sa mission fut féconde. Elle prépara l'essor des cultures de l'île sous l'administration de son ennemi. De plus, Fusée Aublet avait eu l'honneur, souvent attribué au Lyonnais, d'avoir présidé à la création de nos *jardins d'essais* coloniaux. Quand on visite encore aujourd'hui le magnifique jardin des Pamplemousses, appelé aussi par les créoles de son ancien nom de jardin du roi, on voit se dresser au milieu de l'allée principale une colonne de marbre. On y lit, gravés, les noms des bienfaiteurs de la colonie avec ces belles paroles de Bernardin de Saint-Pierre : « Le don d'une plante utile me paraît plus précieux que la découverte d'une mine d'or et un monument plus durable qu'une pyramide. » Les noms de Fusée Aublet et de David ont mérité d'y être joints à ceux de La Bourdonnais et de Poivre.

Quatorze ans après le départ de celui-ci, qui quitta l'intendance des îles en 1773, un illustre marin provençal, petit fils d'un marchand marseillais, était nommé gouverneur général. Les exploits du marin ont fait perdre de vue les mérites du gouverneur dont l'administration ne dura, d'ailleurs, que deux ans. Pourtant le nom du vice-amiral d'Entrecasteaux doit être rapproché de celui de David. Antoine-Raymond-Joseph de Bruny, chevalier d'Entrecasteaux, était né au château de ce nom, voisin de la petite ville varoise de Barjol. Son père était président à mortier au parlement de Provence. Mais c'est à Marseille, dans le commerce du Levant, que son grand-père et son grand-oncle avaient fait la fortune de leur famille.

Les Bruny, originaires d'Italie, étaient venus s'établir à Nice et, de là, à Marseille, vers le milieu du XVII^e^ siècle. Ils avaient acquis ou accru rapidement leur fortune dans le commerce, car, dans les dernières années du siècle, les deux Bruny, frères ou cousins, chefs des deux branches de la famille, comptaient parmi les négociants les

(1) *Histoire des plantes de la Guiane*. Préface. p. XII.

plus en vue de Marseille, étaient entrés dans la noblesse provençale et avaient noué de belles alliances. L'aîné, L. Bruny, échevin de Marseille en 1698, était devenu baron de la Tour d'Aigues et de Lourmarin, seigneur de Peypin, La Motte, Saint-Cannat et autres lieux et l'un des 300 secrétaires de la maison du roi. Le cadet Raymond Bruny, établi au Caire, député de l'échelle en 1696, revint à Marseille peu de temps après, acheta une charge de trésorier général de France, puis le marquisat d'Entrecasteaux en 1714. Au même moment, Jean Bruny, un parent sans doute, exerçait successivement la charge de consul à la Cavalle en Albanie et aux Dardanelles (1).

Les deux Bruny firent entrer leurs fils au Parlement d'Aix et le frère aîné du chevalier avait succédé à son père dans sa charge de président à mortier. Ainsi, d'Entrecasteaux, petit-fils de Raymond Bruny, était bien d'origine marseillaise et de souche marchande. Le souvenir des Bruny était resté bien vivant à Marseille, puisque Guys place leur nom en tête de sa galerie de négociants remarquables (2). Les barons de la Tour d'Aigues, ou les marquis d'Entrecasteaux, présidents au Parlement, y avaient des parents, des alliances et des relations. C'est à ces ascendances et à ces relations étroites qu'il faut sans doute attribuer les aptitudes commerciales et coloniales que révéla notre vice-amiral.

Jusqu'ici ce n'est guère que comme marin que d'Entrecasteaux était célèbre. Et même, de sa glorieuse carrière, on ne connaissait bien que la fin, son voyage à la recherche de Lapérouse. Le baron Hulot a heureusement servi sa mémoire en la retraçant tout entière d'après les archives des ministères et des papiers de famille (3). Grâce à lui d'Entrecasteaux nous apparaît l'un des grands marins et l'une des figures les plus pures de l'ancien régime.

Il avait fait ses débuts dans la marine royale, pendant la guerre de Sept Ans, et avait conquis dans la guerre d'Amérique le grade de capitaine de vaisseau. Pendant ces deux guerres, où il avait servi

(1) Voir Arch. de la Chambre de Comm. de Mars. : BB, 143 (deux lettres de l'échevin Bruny en mission à Aix); AA, 309, correspondance de l'échelle du Caire; AA, 174, 459 lettres du consul. Celui-ci signe Bruni; les deux autres, Bruny. L'extrait des registres de baptême pour d'Entrecasteaux porte : de Bruni.

(2) *Marseille ancienne et moderne*, p. 90-91. « Dans les annales de notre commerce, quels noms plus mémorables et plus chers à la patrie que ceux de Bruny, auteur généreux de la fortune de tant d'autres ! »

(3) Bulletin de la Société de Géographie de Paris, 189 . *D'Entrecasteaux, 1737-93* (p. 263-402).

dans la Méditerranée, il avait noué des relations personnelles à Marseille ; il avait convoyé des bâtiments marchands dans les échelles. Nommé commandant de la station navale des mers de l'Inde en 1785, il avait reçu pour principale instruction de protéger dans ces mers le commerce de la nouvelle Compagnie des Indes créée par de Calonne. Dans le trajet de l'Ile de France à l'Inde, il se révéla homme d'initiative et marin consommé en cherchant à travers l'Océan indien une route plus courte que celle qui était suivie communément, la vraie route de l'Inde. Chargé de remplir en Chine une mission commerciale où les intérêts des négociants marseillais étaient directement en jeu, il s'y rendit par un itinéraire inédit qui fit de cette traversée un véritable voyage de découvertes et montra à Canton, pour la première fois, le pavillon du roi. C'est au retour de cette campagne qu'il reçut à Pondichéry sa nomination de gouverneur général des îles de France et de Bourbon, en 1787.

Les instructions qu'il y trouva en même temps montrent que les îles étaient encore regardées plutôt comme des stations navales que comme des colonies importantes : « Les îles de France et de Bourbon ont été établies pour servir de relâche aux vaisseaux français qui vont en Asie.... On pourrait, peut-être, acclimater la canne à sucre, le coton, l'indigo.... Le jardin du roi à l'Ile de France sera un dépôt de plantes, d'épiceries et de toutes autres productions utiles, soit pour Cayenne, soit pour les deux îles, jusqu'à ce que l'on soit assuré de son degré d'utilité. »

Depuis le départ de Poivre, en 1773, les abus de toutes sortes avaient refleuri. Suffren se plaignait, en 1782, et écrivait qu'on « faisait fort indécemment des fortunes indécentes » à l'Ile de France. D'Entrecasteaux, qui savait dans quel état d'anarchie était tombé le gouvernement, fut effrayé de la tâche qui lui incombait. On peut suivre pas à pas ses efforts dans le volumineux recueil de sa correspondance de l'Ile de France, dont le baron Hulot a publié de nombreux extraits pour faire connaître cette partie la moins connue de sa carrière.

Il s'occupa tout naturellement d'abord de mettre en état le Port-Louis, qu'il trouva dans un état de délabrement extraordinaire, dont il avait le « cœur saigné ». Il chercha à calmer les discordes entre les habitants, poussées à un tel degré qu'elles avaient excité des désordres graves à Bourbon et menaçaient de tourner à la guerre civile. Il sollicita en vain du gouvernement une délimitation plus précise des

pouvoirs des principaux officiers pour éviter les conflits fâcheux, autre source de troubles. Il eut, en outre, à s'entendre avec les nouvelles *assemblées coloniales*, instituées par Louis XVI dans les colonies le 7 juin 1787.

Bien que militaire et marin, d'Entrecasteaux s'intéressa particulièrement aux progrès des cultures et du peuplement des îles. Il en avait fait faire un recensement. Bourbon comptait, en 1787, 7.833 blancs et 37.265 esclaves ; l'Ile de France était peuplée par 4.457 blancs, 2.456 gens de couleur libres et 37.915 esclaves. Malgré tous les désordres et les guerres il y avait un grand progrès depuis l'époque de La Bourdonnais et de David. Le gouverneur se félicitait de le voir continuer, mais il se plaignait de l'insuffisance des bras. « On estime, disait-il, que les défrichements de l'Ile de France ne s'élèvent pas au tiers du sol : 30.000 noirs environ sont employés à la culture de la partie défrichée ; il en faudrait donc, au moins, deux fois autant pour mettre le reste en valeur. »

La création nouvelle d'une indigoterie donnait à d'Entrecasteaux, en 1788, l'occasion d'annoncer le succès d'une culture introduite par son prédécesseur David : « Les espérances que l'on avait conçues du succès de cette production nouvelle sont à présent changées en certitude ; on peut désormer la regarder comme une des sources de la richesse de cette isle. Les profits que cette manufacture donnera paraissent devoir être si considérables qu'il est à craindre que tous les habitants ne tournent leurs vues vers une culture aussi lucrative que celle de l'indigo et n'abandonnent par le fait même celle des denrées plus nécessaires.... En tout cas cette entreprise, dont les avances s'élèvent à plus d'un million, ouvre à la colonie une branche de commerce nouvelle et infiniment avantageuse » (12 mars 1788).

Le développement du commerce, tel était, en effet, le but final de l'extension des cultures. D'Entrecasteaux était bien dans la tradition marseillaise quand il autorisait à deux reprises les colons et négociants armateurs de Port-Louis à se réunir, en septembre 1788, pour protester contre le privilège exclusif de la nouvelle Compagnie des Indes orientales et formuler des revendications très énergiques en faveur de la liberté commerciale. De même, le gouverneur n'hésitait pas à affirmer dans sa correspondance qu'il croyait plus à l'initiative individuelle et à l'intérêt privé qu'aux règlements officiels pour assurer l'essor des cultures.

Au besoin le marin essayait de se transformer en économiste et en financier pour régler les difficultés monétaires, auxquelles on attribuait la langueur des affaires. Le papier-monnaie avait été supprimé dans les îles ; le numéraire manquait. Il s'agissait de mettre un terme à l'agiotage, d'assurer une bonne circulation monétaire. On discutait au sujet des mérites de la piastre, seule monnaie courante aux îles, de l'utilité de l'introduction des monnaies de France en les employant seules pour les paiements du roi aux îles, du rôle que jouerait une Chambre d'escompte, dont les billets mis en circulation pussent suppléer au défaut du numéraire. D'Entrecasteaux étudiait consciencieusement toutes les données du problème et proposait une solution tout en s'excusant de son incompétence : « Cette matière m'est si étrangère et me paraît si difficile, écrivait-il au ministre avec une prudence qui l'honore, que ce n'est qu'avec une extrême défiance que je puis hasarder de mettre sous vos yeux quelques idées sur un sujet dont les personnes les plus éclairées s'occupent depuis si longtemps et sans un très grand succès. »

Enfin sa sollicitude s'étendait au delà des îles. Comme son prédécesseur David, il eût été partisan de l'expansion francaise dans l'Océan indien. Mais les circonstances étaient bien moins favorables car le ministère suivait plutôt dans ces mers une politique d'abdication.

Les instructions qu'il avait reçues au sujet de Madagascar témoignaient bien le découragement du gouvernement : « L'île de Madagascar a été regardée, depuis la prise de possession, non seulement comme une ressource d'où les îles de France et de Bourbon pouvaient tirer des bestiaux, du vin et des esclaves, mais encore comme un lieu propre à la fondation d'une nouvelle colonie... Toutefois, en se retraçant tous les événements qui sont arrivés, depuis l'établissement de Flacourt en 1652 jusqu'à celui des sieurs Modave et Beniowsky, en 1769 et 1772, on ne peut s'empêcher de convenir que l'intempérie du climat, la perfidie et l'état toujours sauvage des Madégasses rendent ce projet trop difficile dans son exécution, à moins d'une conquête qui coûterait beaucoup d'hommes et d'argent sans une utilité bien réelle. Le sieur d'Entrecasteaux conservera donc le seul comptoir établi à Foulpointe sans paraître abandonner les autres propriétés françaises de la côte Est de cette île. »

Tout au moins, puisqu'on ne voulait rien entreprendre, le gouverneur aurait voulu qu'on empêchât nos rivaux de prendre notre

place. Il surveillait avec inquiétude les agissements des Anglais. Les archives coloniales conservent une intéressante correspondance datée de 1788, où il essayait de démontrer au ministre l'utilité d'empêcher les Anglais de s'installer à Madagascar et dans l'île d'Anjouan, l'une des Comores, qui commandait l'entrée du canal de Mozambique (1).

La même année, d'Entrecasteaux voyait abandonner l'expédition de Cochinchine (2) qu'il avait conseillée lors de sa mission en Chine en 1786. L'empire d'Annam était alors troublé par les guerres civiles. L'évêque d'Adran, Pigneaux de Béhaine s'était mis en relations à Saïgon avec le roi Nguyen Anh qui devait devenir plus tard l'empereur Gia Long. Chassé de ses États et réfugié au Siam, le roi s'était laissé persuader par l'évêque de demander secours au roi de France. Il avait envoyé son fils, le prince Canh, héritier du trône, à Pondichéry, accompagné par le prélat français.

D'Entrecasteaux s'y trouvait alors en qualité de commandant de la station navale. Un de ses navires, commandé par M. de Richery envoyé par lui en croisière sur les côtes d'Indo-Chine, reçut à son bord Nguyen Anh en personne. Il allait partir lui-même pour Canton quand il reçut du gouverneur des Mascareignes une lettre où celui-ci paraissait blâmer cette démarche. Aussitôt il écrivait au ministre la lettre suivante qui atteste qu'il comprenait toute l'importance de nos nouvelles relations avec le prince annamite, qu'il désirait en tirer parti et qu'il pressentait l'avenir.

« L'instruction donnée à M. de Richery a été signée par moi... Quoique l'objet politique ne me concernait en aucune manière, j'y ai porté la même attention qu'aux autres objets... Depuis plus de deux ans, le gouvernement de Pondichéry donne asile au fils du roi de Cochinchine. Dès lors, quel plus grand inconvénient trouverait-on à recevoir le roi lui-même ? Si l'on parvient à réunir le père et le fils, le temps peut amener des circonstances qui rendent cette réunion trop profitable. La position de Tourane est si importante... que l'assurance d'en obtenir la possession en favorisant le rétablissement de ce prince n'est pas un objet à négliger et qu'il est toujours utile d'avoir à sa disposition la personne à qui l'on veut arracher ce sacrifice, ne fût-ce que pour l'empêcher de faire les mêmes offres à la puissance rivale...

(1) Correspondance générale. C^4, 80.
(2) Le mot de Cochinchine était alors employé pour tout l'Annam.

D'ailleurs les Anglais ont obtenu du sultan de Mindanao la cession d'une petite île qui peut leur servir d'entrepôt pour le commerce de la Chine ; pourquoi ne prendrions-nous pas une précaution analogue? »

Pendant que d'Entrecasteaux remplissait sa mission à Canton, le bruit des projets français s'y répandit. L'inquiétude manifeste des Anglais ne fit que le confirmer dans l'opinion que la possession de Tourane avait une importance exceptionnelle et il l'exprimait dans une nouvelle lettre du 3 mars 1787. Quelques mois après il devenait lui-même gouverneur des Mascareignes, au moment où l'évêque d'Adran signait avec le comte de Montmorin, ministre des affaires étrangères, le fameux traité de Versailles du 27 septembre 1787. La France accordait une escadre et des troupes à Nguyen Anh pour son rétablissement, en retour de la cession de Tourane et d'autres privilèges importants.

D'Entrecasteaux voyait donc le gouvernement entrer dans ses vues et il était appelé à en préparer l'exécution. Mais le voyage des flûtes destinées au transport des troupes éprouva des contrariétés ; l'envoi des fonds destinés à la campagne fut retardé et surtout le projet fut abandonné à cause du mauvais vouloir du comte de Conway, commandant de Pondichéry, avec lequel d'Entrecasteaux n'était pas en bons termes. Informé de ces retards, celui-ci, dépité, répondait à Conway en juillet 1788 : « Il me semble bien difficile que cette expédition puisse être tentée l'année suivante, si c'est à l'insu des Anglais qu'on se propose de l'entreprendre. » En effet, au début de 1789, il recevait du ministre l'ordre de « renvoyer indistinctement toutes les flûtes ». Notre établissement en Indo-Chine était retardé pour longtemps.

Quelques mois après, par crainte des Anglais, l'évacuation militaire de Pondichéry était effectuée pour renforcer notre situation dans les îles. L'ancienne capitale de notre empire indou était reléguée au rang de simple comptoir et sa garde confiée à des indigènes. Conway vint résider à l'Ile de France avec le titre de « gouverneur général des possessions françaises à l'est du cap de Bonne Espérance ».

C'est ainsi que d'Entrecasteaux quitta l'Ile de France le 18 novembre 1789. Son court séjour avait suffi pour révéler que ce marin avait en lui l'étoffe d'un administrateur vigilant et éclairé. Les habiles négociants ou les parlementaires rompus aux affaires qu'avaient été son père et son grand-père semblaient lui avoir légué leurs qualités. Sa correspondance atteste quelque chose de plus : d'Entrecasteaux fut

un noble caractère dont les qualités « maitresses étaient la dignité et le dévouement ». Chez lui « la délicatesse des sentiments et la sensibilité du cœur s'alliaient à la fierté de l'âme ». On parlait souvent, dans les mémoires du XVII^e^ et du XVIII^e^ siècle, des services que rendait la marine du commerce en exerçant des matelots pour le service du roi. Le commerce de Marseille aurait pu fournir aussi à la marine royale de brillants officiers si celle-ci n'avait pas trop écarté les roturiers. D'Entrecasteaux et, après lui, pendant la Révolution, ses compatriotes provençaux, Truguet, Missiessy, Ganteaume, en sont les plus brillants exemples.

CHAPITRE VIII

LA COLONISATION MARSEILLAISE EN DEHORS DE LA MÉDITERRANÉE AU XVIIIe SIÈCLE.

III. — *Les Marseillais aux Indes orientales et en Océanie (suite) : Jacques Rabaud, Blancard, Marchand.*

Au moment où d'Entrecasteaux avait été envoyé aux Mascareignes des Marseillais y étaient fixés depuis longtemps. La suspension du privilège de la Compagnie des Indes par les arrêts du conseil du 13 août et du 6 septembre 1769 avait ouvert les Indes au commerce des particuliers. C'est alors que les relations de Marseille avec les îles étaient devenues fréquentes et qu'elles avaient amené peu à peu des établissements. Tous les navires qui faisaient le voyage de l'Inde s'arrêtaient, en effet, à l'Ile de France à l'aller comme au retour. Souvent même la plus grande partie des marchandises qu'ils transportaient étaient destinées aux îles. On en faisait plus tard un grief aux négociants marseillais qui, disait-on, ne prenaient pas réellement part aux armements pour l'Inde.

En réalité, quand la route du Cap avait été ouverte à tous les armateurs, ceux de Marseille avaient été parmi les plus empressés à en profiter et les plus entreprenants. Malgré l'affaiblissement de notre influence politique et le triomphe des Anglais, ils travaillèrent avec ardeur à donner l'essor aux comptoirs commerciaux, restés jusqu'alors la seule forme de colonisation dans ces parages.

Si l'on en croit une Consultation écrite plus tard, en 1788, pour la Compagnie des Indes, les négociants du royaume, en général, avaient montré peu d'empressement pour tenter ce nouveau commerce. Il avait fallu les encouragements et l'impulsion du gouvernement.

Choiseul, Praslin, Terray avaient écrit à plusieurs d'entre eux les lettres les plus pressantes pour les engager à continuer pour leur compte les expéditions commencées avec les vaisseaux du roi. Puis, insensiblement, l'amour propre, l'ambition, l'espérance de faire de gros bénéfices, « échauffèrent les têtes et déterminèrent des entreprises assez multipliées ». Leur résultat, paraît-il, avait été désastreux.

« Les principaux négociants, disait la Consultation, ceux qui avaient donné plus d'étendue à leurs spéculations, versé plus de fonds dans leurs entreprises, y ont succombé, écrasés par des pertes immenses. Nous pourrions nommer, et tout le commerce les nommera avec nous, quatre de ces maisons, dont les noms avaient toujours figuré avec distinction et dont le désastre retentit alors dans les deux mondes. L'ensemble de leurs opérations s'était élevé, dans l'espace de huit ans, au dessus de 80 millions et le résultat a été une perte de plus de 16. Une seule en a perdu plus de 12, sur 43 auxquels montaient ses retours de l'Inde et ses ventes à Lorient. Intelligence, expérience, activité, rien ne manquait cependant à ces maisons. Mais elles n'ont point résisté au choc réuni de la plupart des causes qui ruineront toujours le commerce particulier dans l'Inde... Si le commerce de l'Inde a été fatal à des maisons de premier ordre, on peut juger combien, dans les classes inférieures, il en a renversé. Les registres consulaires, compulsés à cette époque, dans les villes maritimes surtout, fourniraient un détail de faillites vraiment effrayant. Au bout de quelques années il a été bien démontré, pour tout négociant qui avait quelque chose à perdre, ou que n'aveuglait pas un fol entêtement, que le commerce de l'Inde, fait directement par les particuliers, ne pouvait être que ruineux... D'un autre côté, les capitalistes détrompés... avaient fermé leurs caisses et portaient leurs fonds dans des entreprises plus sûres (1). »

Le tableau était un peu chargé. En tout cas il ne convenait pas du tout à l'histoire des armements marseillais et cette exception gênait l'argumentation des défenseurs du monopole. Joseph et Georges Audibert, les neveux du fameux Georges Roux, avaient donné l'exemple en 1770 en expédiant des vaisseaux prêtés par le roi. S. Bérard, d'une ancienne famille de négociants enrichis dans le Levant, et Xavier Benet, de La Ciotat, propriétaires de plusieurs

(1) Arch. de la Chambre de Comm. de Mars. HH, 43.

navires, suivirent leur exemple. Benet fit des expéditions fructueuses au Bengale et à Batavia ; plus tard son frère devait fonder à La Ciotat un bel établissement pour la filature des cotons.

Mais les opérations qui firent le plus d'honneur aux Marseillais furent celles de la maison Rabaud et Cie. Jacques Rabaud, chef d'une dynastie de négociants qui, pendant plus d'un siècle, allaient se signaler à Marseille, à la fois par leur esprit d'entreprise et par leurs hautes qualités morales, appartenait à une famille originaire de Gijon, diocèse de Castres, apparentée au Nîmois Rabaut Saint-Etienne qui devait avec son frère jouer un rôle à la Convention. Tandis que d'autres Rabaud étaient allés s'établir à Bordeaux il se fixa à Marseille en 1755. Il y attira d'autres cévenols de la région de Castres, tels que les Bruniquel et les Carcenac, et ainsi fut grossi ce noyau de familles protestantes composé surtout de Genevois, de quelques Hollandais, Danois ou Hambourgeois, qui allait tenir une si grande place dans le commerce marseillais. Par son mariage avec Marguerite Baux, en 1775, Rabaud devenait gendre et beau-frère de deux armateurs, Jean et David Baux, qui avaient été des premiers à faire des expéditions dans l'Inde. Il s'alliait aussi en même temps à la famille Fraissinet, récemment établie à Marseille.

Le navire *le Conquérant*, capitaine Brémond, armé par Rabaud, « fut le premier qui arbora le pavillon provençal à la côte de Coromandel et au Bengale en 1772 ». Bientôt la maison Rabaud fonda successivement des comptoirs à Pondichéry, à Chandernagor et sur la côte de Malabar. Un mémoire de 1787 parle de l'établissement qu'elle avait au Bengale pour la fabrication des toiles et mousselines. En 1786 elle attendait à la fois le retour de cinq vaisseaux des Indes ; en 1769 elle en possédait dix, tous armés pour ce même commerce. Au total, les armements faits à Marseille, en 15 ans, de 1769 à 1785, furent les plus nombreux après ceux qui sortirent de Lorient. Ce dernier port avait fait partir pour l'Inde et la Chine 195 vaisseaux, Marseille 37, Bordeaux 33, Saint-Malo 19, La Rochelle 18, Nantes 16, Le Havre et Brest 3 et 4 seulement.

Les entreprises de Rabaud furent aussi heureuses qu'étendues. Pierre Blancard, l'auteur marseillais d'un *Manuel du commerce des Indes orientales*, affirme que les expéditions faites à Marseille de 1771 à 1784 avaient toujours donné 50 à 60 o/o de bénéfice. Les Marseillais avaient repris le commerce d'Inde en Inde, pratiqué avec tant de

succès par Dupleix à Chandernagor, et le même Blancard rapporte qu'en 1787 il avait acheté à Bombay des cotons qu'il vendit à Canton avec 90 o/o de profit. Ces bénéfices, opposés aux insuccès des Ponantais, étaient tout à l'honneur de l'habileté des Marseillais. Ils répondaient victorieusement aux arguments mis en avant sur la nécessité des compagnies et du monopole. Aussi leurs opérations allaient-elles être invoquées et discutées dans le vif débat qui s'engagea à ce sujet de 1786 à 1789.

Pourtant l'initiative des Marseillais et le succès de leurs entreprises avaient été singulièrement entravés par l'obligation, maintenue en 1769, de faire revenir tous les navires à Lorient. Les Ponantais en étaient beaucoup moins gênés. En 1775, le ministre, Sartine, avait demandé à la Chambre de Marseille ses observations sur les besoins du commerce. Elle lui répondit que, pour donner de l'activité aux entreprises dans l'Inde, il fallait supprimer les retours à Lorient. Les armateurs devaient, en outre, obtenir des permissions et passeports de la Compagnie, qui continuait de subsister en théorie, et les faire viser par le ministre. Aussi en vit-on quelquefois expédier des navires de Brest et du Havre. En 1771 Joseph et Georges Audibert demandèrent au roi la frégate *la Thétis* qui partit de Brest ; en 1773, ils armaient au Havre le vaisseau *le Gracieux*. Leur exemple fut, sans doute, imité par d'autres, si bien que le chiffre des navires expédiés de Marseille n'indique pas toute l'activité des armements marseillais.

Au bout de quinze ans d'une liberté incomplète l'essor des entreprises particulières allait être arrêté par la constitution d'une dernière Compagnie des Indes, œuvre du ministre de Calonne. Les protestations de toutes les grandes places de commerce ne modifièrent pas les vues du gouvernement qui confirma l'existence de la nouvelle Compagnie et lui donna plus de solidité par l'augmentation de son capital, porté à 40 millions en 1780, et par la prolongation de son privilège à quinze années. L'un des armateurs marseillais qui avaient pris le plus de part aux entreprises dans l'Océan indien, Bérard, avait été attiré dans la Compagnie, et son expérience reconnue l'avait fait choisir comme l'un des douze administrateurs.

Sans doute, la nouvelle Compagnie n'avait pas été investie du monopole absolu, ni des privilèges exorbitants de celles de Colbert ou de Law. Mais elle avait bien la prétention de succéder à ses devancières et se montrait peu disposée à laisser les particuliers continuer

leurs armements en concurrence avec elle. La maison Rabaud de Marseille fut la première à s'en ressentir et vit retenir deux de ses navires dont le chargement avait commencé avant que la Compagnie ne fût formée. L'injustice était criante et l'un des vaisseaux put partir. Mais l'influence de la Compagnie était telle que les démarches les plus pressantes, appuyées à la cour par de hauts personnages tels que le duc de La Rochefoucauld, le prince de Beauvau, le comte de Thiard, l'archevêque d'Aix, ne purent l'emporter auprès du Comité de l'Inde. La maison Rabaud fut obligée d'accepter pour son navire *la Vicomtesse de Besse* un contrat très onéreux que lui imposait la Compagnie. Les contestations à ce sujet duraient encore en 1789 et les armateurs finissaient par avoir recours à la Constituante: « Les sieurs Rabaud et C^ie^, disaient-ils dans leur requête, sont trop fatigués de leurs anciennes contestations avec la Compagnie pour pouvoir en entamer une nouvelle, quoique les temps soient bien changés et que l'on n'ait plus à redouter le despotisme ministériel; ils se bornent à désirer que l'auguste sénat de la France leur fasse accorder un dédommagement qui diminue les pertes et sacrifices de tous les genres qu'on les a contraints à faire sur l'armement de la *Vicomtesse de Besse* (1) .»

Aussi la Chambre de Commerce de Marseille s'était-elle hâtée de protester contre le nouveau monopole. Dans sa séance du 19 avril 1786 elle avait décidé de renouveler ses démarches et d'envoyer un mémoire au maréchal de Castries, ministre de la marine. L'une de ces démarches avait été, peut-être, d'inspirer le fameux mémoire rédigé la même année par l'avocat Lacretelle auquel elle avait eu recours déjà en d'autres occasions. Tout ce qu'elle obtint ce fut l'assurance du maréchal de Castries que le monopole de la Compagnie ne serait pas étendu aux îles de France et de Bourbon (2). Ce fut ce qui subsista de la liberté.

Pour maintenir leurs établissements et leur commerce dans l'Inde, les Marseillais durent se servir du port franc de Livourne et recourir au pavillon italien ou fréter d'autres bâtiments étrangers. C'est ainsi qu'en 1787, la maison Rabaud envoyait le navire suédois *l'Hedwige-*

(1) *Mémoire des sieurs Rabaud et C^ie^, négociants de la ville de Marseille, sur les vexations qu'ils ont éprouvées de la part de la nouvelle Compagnie des Indes. 10 novembre 1789.* Archives de la Chambre de Commerce, HH, 43.

(2) Délibérations de la Chambre BB, 18. MM. Salles, Romagnac et Isnard l'archivaire, sont chargés de la rédaction du mémoire. — Lettre du maréchal de Castries du 28 janvier 1787. AA, 109.

Sophie sur la côte de Coromandel et au Bengale. Sa cargaison de toileries devait être ramenée dans le port franc d'Ostende. En revenant de Pondichéry, le capitaine apprit par des navires rencontrés sur les côtes d'Europe que la guerre avait éclaté entre les Suédois et la Russie. Craignant la rencontre de quelque corsaire ennemi dans la Manche, il résolut de chercher un refuge dans le port franc de Lorient, où il entra le 19 septembre 1788. Dans un cas analogue, pendant la guerre entre l'Angleterre et la Hollande, la Compagnie des Indes hollandaise avait obtenu la permission de conduire six de ses vaisseaux à Lorient et d'y faire mettre en vente leurs cargaisons. Rabaud sollicita une faveur analogue, offrant même de décharger ses marchandises dans les magasins de la Compagnie, de les vendre par son intermédiaire ou sous sa surveillance et de lui payer une commission de 2 o/o.

Pourtant, la maison marseillaise ne put obtenir une faveur moindre que celle qui avait été accordée aux Hollandais : la cargaison dut être transbordée du vaisseau suédois sur d'autres navires et conduite à Ostende (1). Cette affaire et d'autres tracasseries semblent montrer que la Compagnie des Indes redoutait particulièrement la concurrence des Marseillais. Peut-être était-elle excitée contre eux par l'armateur Bérard, devenu l'un de ses directeurs les plus actifs.

En faisant leur commerce par Ostende ou par Livourne, les armateurs marseillais voyaient leurs entreprises grevées de frais supplémentaires très lourds, tels que commission, renchérissement d'assurance, etc. Mais l'Etat n'y perdait pas moins. Sur la cargaison de *l'Hedwige-Sophie*, Rabaud calculait que le Trésor royal avait sacrifié 300.000 livres de droits de douane pour ne pas toucher au privilège de la Compagnie. De plus, c'étaient les ports et les navires étrangers qui profitaient de l'activité de nos négociants. Les obstacles n'avaient pas découragé le hardi négociant. En 1787, il renouvelait pour six ans la Société Rabaud et C^ie^ au capital de 1.001.500 livres (2). Le 3 avril 1789, il formait à côté d'elle une *Société en commandite pour expéditions maritimes aux Indes orientales*, sous la direction de Rabaud et C^ie^ de Marseille et Senn Bidermann et C^ie^, de Paris; les actions étaient de 30.000 livres.

L'activité des grands négociants marseillais était alors réellement

(1) Mémoire cité, du 10 novembre 1789.

(2) Rabaud versait personnellement 370.000 livres, les cinq autres intéressés étaient des protestants, en majorité ses parents.

remarquable. Rabaud pouvait écrire dans un mémoire adressé au ministre vers 1784 : « Le sieur Rabaud s'est rendu utile dans cette ville par l'étendue de son commerce dans presque toutes les échelles de l'empire ottoman, dans celles de la Barbarie et du royaume de Maroc ; il a formé des établissements à Constantinople, Smyrne, Salonique, l'Égypte, la Syrie, Tunis, Maroc ; il s'est en même temps occupé du commerce des îles françaises de l'Amérique, de celui de la pêche de la morue à Terre-Neuve, en fournissant des fonds aux armateurs de Granville ; il a aussi tourné ses vues vers l'Amérique du Nord... il croit pouvoir avancer qu'il n'y a point de négociant en France qui ait porté ses spéculations en autant de lieux à la fois. »

L'affirmation n'avait rien d'exagéré puisqu'il fallait ajouter encore à cette énumération le Sénégal et les Indes orientales. Continuant la tradition généreuse de Georges Roux, Rabaud avait rendu au roi d'importants services pendant la guerre d'Amérique en offrant ses navires pour des transports et pour le ravitaillement des colonies ; il avait ainsi sacrifié plus de 200.000 livres. La dernière année de la guerre, il avait été le plus fort contribuable pour le vaisseau de 110 canons que le commerce de Marseille offrit au roi.

Après avoir travaillé pendant deux ans pour faire rendre la liberté au commerce, les Marseillais ne comptaient plus l'obtenir du gouvernement. Tout en continuant leurs armements dans l'Inde dans des conditions onéreuses et difficiles, ils tournèrent leurs vues d'un autre côté. Gens de premier mouvement, souvent trop vite découragés par les obstacles, les Marseillais sont, à l'occasion, très opiniâtres. Un des traits les mieux marqués de leur caractère c'est leur souplesse et leur ingéniosité pour se plier aux circonstances, tourner les difficultés et même en profiter. Ils en donnèrent un curieux exemple en songeant, à la veille de la Révolution, à faire reprendre au commerce de l'Inde les routes abandonnées de plus en plus, depuis près de trois cents ans, qui aboutissaient à ces échelles du Levant où ils étaient restés les maîtres.

Ils songèrent à la fois à la route de la mer Rouge et à ces caravanes qui apportaient autrefois à travers la Perse et les pays turcs les produits de l'Extrême-Orient. On a parlé déjà des plans du négociant Seymandi, de la mission de Truguet, du traité de 1784 et de son inexécution due à la fois au mauvais vouloir des Turcs et à l'hostilité de la Compagnie des Indes (1).

(1) Cf., ci-dessus, chap. III, p. 99-100.

Alors les Marseillais s'étaient tournés d'un autre côté. Un groupe important de négociants, à la fois riches et considérés par leurs lumières et leur caractère, pensait à faire revivre l'ancien commerce des caravanes. Ils avaient ébauché déjà l'organisation d'une compagnie pour l'entreprendre. Parmi eux on citait les noms respectés des Rabaud, des Seymandi, des Hugues, des Tarteiron, des Samatan, des Dragon. L'ambassade envoyée par Tippou Sahib la même année vint encore augmenter leurs espérances. Malouet avait organisé leur réception à Toulon. La Chambre de Commerce et le Conseil de ville échangèrent avec les envoyés du sultan de cérémonieuses visites et leur firent des cadeaux (21-23 juin 1788) (1).

L'âme du projet, Jacques Seymandi, était l'un des membres les plus distingués de la colonie suisse et protestante. Négociant lettré, il fit partie de l'Académie de Marseille et en devint même président. Originaire de Genève comme Dominique Audibert, il était comme lui en relations avec l'ancien ministre Necker qui allait être remis à la tête des finances en août 1788. Seymandi comptait, peut-être, sur son appui quand il présentait cette année-là au gouvernement son projet de commerce dans l'Inde par caravanes. Il y faisait valoir la possibilité de diminuer ainsi les profits et l'influence des Anglais, de plus en plus maîtres du commerce de ce pays par mer. Mais Necker était attaché, lui aussi, aux privilèges de la Compagnie des Indes qu'il avait défendus contre les attaques. Seymandi reçut « des témoignages flatteurs de l'estime des ministres et de la bienveillance du gouvernement ». Mais la nouvelle compagnie n'obtint aucun encouragement.

Si l'on en croyait un mémoire d'Esprit de Sinéty, les Anglais avaient été effrayés par le dessein de la compagnie marseillaise et ils n'en avaient pas perdu le souvenir cinq ans après. Tous les négociants qui en faisaient partie furent victimes de la Terreur et Sinéty n'hésite pas à dire qu'ils avaient été désignés aux pourvoyeurs de la guillotine par les agents anglais étroitement mêlés, en effet, aux troubles de Marseille et de Toulon dans la funeste année 1793. L'ancien membre de la Constituante, secrétaire perpétuel de l'Académie de Marseille, écrivait en 1802 : « Rappelons-nous donc, puisqu'un aussi grand intérêt l'exige, ce que nous voudrions oublier à jamais;

(1) Arch. de la Chambre de Comm. de Mars. II, 1.

suivons la marche combinée du terrorisme dans cette ville, dirigée par le gouvernement anglais. D'abord il a mis sous la hache des bourreaux les négociants de Marseille, et principalement tous ceux qui avaient osé former cette fameuse compagnie, qui se disposait en 1787 à pénétrer dans les Indes orientales par l'ancienne route des caravanes. Les noms des victimes accusent ici le gouvernement anglais. Les Rabaud, les Seymandi, les Hugues, les Tarteiron, les Samatan, les Dragon, les Payan, ont porté leurs têtes sur l'échafaud révolutionnaire..... Si le génie anglais n'a pu parvenir, comme il l'avait projeté, à combler le port de Marseille.... il se glorifie d'avoir anéanti son commerce (1). »

Le rétablissement de la Compagnie des Indes en 1785 avait arrêté aussi les entreprises des Marseillais en Chine. Lors de la suspension de son privilège en 1769, cette compagnie avait, depuis peu de temps, établi à Canton un comptoir qui avait à sa tête un conseil de direction composé de trois membres. La cessation de ses opérations y avait mis le désarroi jusqu'à ce qu'il fût érigé en consulat, le 3 février 1776, sur le modèle des consulats de Barbarie. La nation française comptait bien peu de résidents ; en 1782 elle était réduite au consul, à son chancelier et à son interprète, à deux négociants et à un domestique.

C'est alors que les armateurs particuliers firent leurs premières expéditions : il y en eut de Lorient, de Nantes et de Marseille. Cependant les Anglais semblaient devoir s'emparer peu à peu de tout le commerce. En 1772 on avait vu mouiller à Whampoa, devant Canton, 16 vaisseaux anglais, 3 français, 3 hollandais, 2 suédois, 2 danois et 1 portugais. En 1774 les marchands hanistes de Canton, en possession du monopole du commerce avec les étrangers, avaient fait des opérations avec 19 vaisseaux anglais, 6 français et 4 hollandais. Puis la guerre d'Amérique avait rendu très difficiles les relations qui ne continuaient plus que par les vaisseaux neutres. En 1782, 3 vaisseaux européens étaient venus à Whampoa : 7 anglais, 4 danois, 3 suédois, 8 portugais, 1 vaisseau impérial et aucun français.

1 *Mémoire sur la franchise du port, ville et territoire de Marseille*, p. 63-67. — En 1830 on n'avait pas oublié à Marseille le fameux projet de Seymandi. Julliany, s'inspirant du baron de Beaujour *Voyage militaire dans l'Empire ottoman*, t. II, p. 85, exprimait le vœu de voir rouvrir la route de l'Inde par le golfe persique, grâce au creusement d'un canal entre Biredjik et Antioche qui unirait l'Euphrate à la Méditerranée. (*Essai sur le Comm. de Mars.*, 1e éd., p. 301).

L'année suivante, sous prétexte que les armateurs ne seraient sans doute pas assez prompts à profiter de la paix pour alimenter le royaume en marchandises de Chine, une expédition de quatre vaisseaux du roi fut faite pour son compte ; l'arrêt du conseil du 2 février 1783 avait chargé l'armateur malouin Grand Clos Meslé de diriger l'opération. C'était une première indication des tendances du gouvernement à rétablir le monopole.

Mais des protestations s'étaient élevées, de Lorient, de Nantes et, quelques mois après, le gouvernement adoptait pour l'année 1784 une curieuse combinaison expliquée dans l'arrêt du conseil du 21 juillet 1783 : « En attendant que S. M. ait pris une détermination définitive sur la forme la plus convenable et la plus utile d'exercer le commerce de l'Inde et de la Chine, Elle a résolu que l'expédition prochaine pour la Chine ne serait faite ni pour son propre compte, ni pour celui d'un ou plusieurs intéressés privilégiés ; et son intention est que les villes maritimes de son royaume puissent en profiter, en limitant néanmoins cette opération de manière à prévenir les effets d'une trop grande concurrence, et en écartant d'un autre côté toute idée d'exclusif personnel ou de préférence particulière. »

Le roi devait donc fournir trois vaisseaux du port de 1.200 à 1.500 tonneaux, à la seule condition que les négociants rembourseraient au département de la marine les frais qu'il serait obligé de faire. Le fonds de l'expédition devait être de 6 millions, divisés en 1.200 actions de 5.000 livres à distribuer entre les principaux ports du royaume. L'arrêt fixait ainsi cette répartition : 400 actions pour Marseille, 320 pour Bordeaux, 140 pour Nantes, 90 pour Lorient et pour Saint-Malo, 80 pour la Rochelle et le Havre. Marseille avait été favorisée dans ce partage à cause de l'activité de ses armements pour les Indes depuis 1770. Les actionnaires de cette sorte de Compagnie devaient élire trois députés qui auraient la direction, un pour Marseille, un pour La Rochelle et Bordeaux, le troisième pour Nantes et les autres ports du Ponant.

L'empressement à souscrire fut extrême à Marseille. On se disputait les actions : dès le 1er août elles étaient enlevées par dix maisons marseillaises (1); la Chambre de Commerce avait dû négocier

(1) Bérard, souscripteur de 120 actions, allait devenir deux ans après l'un des directeurs de la nouvelle Compagnie des Indes.

pour en avoir et pour en remettre à l'intendant, de La Tour. Puis on avait fait de nouvelles répartitions. En définitive, 33 souscripteurs purent obtenir des actions ; la maison Miraillet, Remuzat et Cie, qui venait de fonder à Marseille une célèbre manufacture de corail, en avait retenu pour elle 162 ; aussi Miraillet fut-il choisi comme député de Marseille à la direction (1). Le sieur Nairac aîné, l'un des armateurs les plus actifs pour l'Inde, les années précédentes, fut représentant de Bordeaux dont il devait être député à la Constituante.

Les trois vaisseaux, *le Sagittaire*, *le Triton* et *la Provence* partirent de Brest et de Toulon en janvier et mars 1784 avec des cargaisons évaluées à 1.395.000, 1.834.000 et 2.172.000 livres, en marchandises et en espèces. Le dernier chargement, fait par les Marseillais, était de beaucoup le plus important. Il ne s'agissait pas là évidemment d'une entreprise coloniale. Mais, dans l'Océan indien, la colonisation avait toujours débuté par le commerce. Cette expédition, faite en commun par les principaux armateurs du royaume, aurait pu avoir les plus féconds résultats, attirer l'attention sur la Chine et sur l'empire d'Annam, à peine connus jusque-là en France, et y amener la création de comptoirs. Les liaisons nouées avec l'Annam en 1787 auraient eu peut-être plus de résultats si le gouvernement avait été soutenu ou poussé par l'opinion publique.

Mais l'association de 1783 ne put faire qu'une expédition (2). A peine ses vaisseaux étaient-ils arrivés en Chine, que de Calonne constituait la dernière Compagnie des Indes. Il est vrai que celle-ci n'exerça rigoureusement son monopole que pour le commerce direct avec la côte de Coromandel et le Bengale. L'année suivante, en effet, le vaisseau *la Thétis* partait de Marseille pour l'Ile de France et Bourbon, puis de là pour la côte de Malabar et Bombay, enfin trans-

(1) Voici les noms des 33 souscripteurs qui peuvent intéresser leurs descendants : Miraillet, Remuzat et Cie, 162 actions ; Augustin Perrier, 30 ; Dominique Audibert, Joseph et Georges Audibert, Pallard Lullin Charton et Cie, Miraillet, 15 ; Favre Dragon et Cie, La Flèche Rafinesque et Cie, Jacques Seymandy, Martin fils d'André, Dolier, 10 ; Millot, Bertolle, Tarteiron, Séjourné, Testar et Guérin, Jean-François Rostan, La Porterie de la Garrigue, Payan père et fils, Joseph Vence, Jean et David Baux, Carrère et Barderon, Charles et Louis Salles, Hermitte frères et fils, Rabaud et Cie, Timothée, Liquier, l'intendant de La Tour, 5 ; Poulhariez et Grantonne, 6 ; Borély, 3 ; Isnard, 2 ; Serra, 1. Arch. de la Chambre de Comm. de Mars., HH. 44. Diverses pièces sur l'expédition de 1783. — Cf. Henri Cordier. *La France en Chine au XVIIIe siècle*, t. I (recueil de documents). Paris, Leroux, 1883, in-8°.

(2) Il y eut une longue contestation entre les Marseillais et les Bordelais pour la liquidation. L'affaire traînait encore en 1789.

portait des cotons à Whampoa d'où il ramenait une cargaison à Bombay. Il ne revenait en France en 1789, après une absence de plus de trois ans, qu'après avoir passé de Bombay à Pondichéry et Yanaon et de là aux îles. Au même moment, Jean et David Baux, armateurs de Marseille, avaient leurs correspondants à Canton et le capitaine d'un de leurs navires pouvait s'adresser à eux en 1791.

Quelques mois avant le passage de *la Thétis* à Whampoa, on avait vu arriver dans la rade, en février 1787, les deux premiers navires de guerre français commandés par le chevalier d'Entrecasteaux, chef de notre station navale dans les mers de l'Inde. Leur apparition avait fait d'autant plus sensation qu'ils étaient venus à contre-mousson dans une saison où les navires européens ne paraissaient jamais en Chine. Officiellement, cette démonstration avait pour but de réclamer le paiement de grosses dettes contractées par les Chinois vis-à-vis des négociants français et qui s'élevaient à plus de 3.300.000 livres. Il s'agissait de liquider cet arriéré pour favoriser les opérations de la nouvelle Compagnie des Indes. En 1779, une frégate anglaise était venue présenter avec succès de semblables réclamations. D'Entrecasteaux n'en eut pas autant, mais sa mission, entourée de quelque mystère, avait un autre but auquel il attachait plus d'importance.

On était inquiet des progrès des Anglais en Chine. D'Entrecasteaux notait avec mélancolie que vingt-neuf de leurs navires avaient alimenté le trafic de Canton en 1786. N'allaient-ils pas chercher à étendre leur domination dans ce pays comme dans l'Inde ? Le sieur Roze, choisi comme chef commercial de l'expédition de Chine de 1783, avait écrit au ministre, le 1er novembre, qu'une ambassade se préparait en Russie pour Pékin et que plusieurs officiers anglais devaient la suivre ; il lui en témoignait son inquiétude pour les droits de la nation à Canton.

D'Entrecasteaux conçut un projet pour surveiller les intrigues anglaises. Ce fut d'obtenir pour un missionnaire jésuite l'autorisation de séjour dans cette ville refusée à tous les étrangers. Il s'adressa dans ce but au supérieur des jésuites établis à Pékin. « Je serais très aise, monsieur, lui écrivait-il, que la lettre que j'ai l'honneur de vous écrire pût être mise sous les yeux du gouvernement ; il verrait avec évidence quel a été l'objet principal de mon arrivée en Chine dans une saison où il n'est pas ordinaire de venir ; car l'article de la

liquidation des dettes n'est et ne peut être que secondaire et n'aurait pas exigé de ma part une aussi grande hâte ; mais j'ai pensé qu'il n'y avait pas un instant à perdre pour tâcher de faire connaître à la cour de Pékin les vues de la nation britannique (1). »

Cette lettre jette un jour nouveau sur cette mission de d'Entrecasteaux dont l'importance réelle a échappé aux recherches consciencieuses du baron Hulot. La principale préoccupation du commandant de nos forces navales dans l'Océan indien était de contrecarrer partout les efforts des Anglais. Au surplus, d'Entrecasteaux voyait la situation absolument compromise à Canton et proposait de faire un établissement sur un autre point de la côte chinoise. « Pourquoi n'essaierions-nous pas, s'il en est temps encore, d'établir une factorerie au port d'Emony (Amoï), placé sur la côte de la province de Fou-Kien, en face de l'île de Formose ? N'est-ce pas le véritable grenier des provinces septentrionales du Céleste Empire ? Là, le riz et les grains sont récoltés et troqués contre le thé de Chine (2). »

Quand éclata la Révolution, les Marseillais, gênés depuis quatre ans dans les entreprises qu'ils avaient commencées avec tant de succès, furent parmi les plus ardents à réclamer la liberté du commerce de l'Inde. La plupart des cahiers des villes maritimes apportés aux États généraux étaient muets sur cette importante question ; celui de Marseille demandait la déchéance de la Compagnie et la petite communauté de Martigues, cité de marins actifs, formulait la même revendication.

A vrai dire, la dernière Compagnie des Indes n'avait pas cessé d'être violemment attaquée depuis sa constitution et les Marseillais avaient pris une part active à cette campagne. Parmi les écrits publiés contre elle en 1786 et 1787, on avait particulièrement remarqué la consultation datée du 1er février 1786 dont l'auteur, le célèbre avocat Lacretelle, fut, en d'autres circonstances, le porte-paroles de la Chambre de Commerce de Marseille. En février 1788 parut, à son tour, une *Consultation pour les actionnaires de la Compagnie des Indes*. Or, tandis qu'on y traitait avec dédain les entreprises des

(1) Henri Cordier, op. cit. p. 122-125. Cette lettre n'est pas datée. M. Cordier s'est trompé en la plaçant vers janv. 1782. Elle a été envoyée de Canton en 1787.

(2) Lettre du 2 novembre 1786.

autres armateurs, les auteurs croyaient nécessaire de répondre longuement à l'argument tiré des succès du Marseillais Rabaud, qui avait pu « former à lui seul un établissement dans l'Inde et trouver dans ses propres fonds tous les moyens de le soutenir. » Cet exemple unique ne prouvait rien, disait-on, en faveur du commerce des particuliers. Quant aux bénéfices réalisés par les armements marseillais, il s'agissait là aussi de succès exceptionnels dus au caractère spécial de ces opérations. Les avocats de la Compagnie rendaient, en fait, un hommage involontaire à l'habileté des Marseillais (1).

La nuit du 4 août 1789, pendant laquelle avait sonné le glas de tous les privilèges, avait suscité une nouvelle levée de boucliers. De toutes parts on réclamait la liberté. L'assemblée des députés extraordinaires des manufactures et du commerce, réunie auprès de la Constituante, en fit la demande au nom de toutes les villes. A Marseille, la maison Rabaud s'était adressée elle-même au président de l'assemblée en novembre 1789. En plaidant l'abolition du monopole elle annonçait que, malgré la rareté de l'argent, elle avait préparé l'armement de deux vaisseaux de 900 et de 800 tonneaux, l'un pour la côte de Coromandel et le Bengale, l'autre pour Mahé et Surate ; elle donnait au premier le nom de l'*Assemblée nationale de France*. En attendant que la question du monopole fut tranchée, elle demandait l'autorisation de les faire partir et, pour gagner les bonnes grâces de l'assemblée, elle envoyait avec sa lettre un à-compte de 6.000 livres sur la contribution du quart des revenus dont les rôles n'étaient pas encore dressés.

C'est seulement en 1790 que l'Assemblée put s'occuper du commerce de l'Inde. Sinéty, député de Marseille, prit part à la discussion et Mirabeau combattit de son côté le privilège de la Compagnie. La question de principe fut tranchée le 3 avril : le commerce au-delà du Cap serait libre à tous les Français. Mais l'Assemblée chargea son comité d'agriculture et de commerce d'étudier le régime qui pourrait lui convenir. Le rapport du comité fut déposé le 28 juin et la discussion continua très vive aux séances des 6, 8, 15 et 19 juillet.

Toute la difficulté consistait à décider si Lorient resterait le seul port de retour pour les marchandises de l'Inde. L'armateur Nairac, député de Bordeaux, plaida la cause de la liberté complète. Sinéty l'appuya dans un mémoire lu à la séance du 6 juillet. La majorité

(1) Arch. de la Chambre de Commerce. HH, 43. Mémoire de 103 pages.

paraissait hostile à l'idée d'une liberté entière mais semblait pencher vers la création d'un second entrepôt pour les marchandises de l'Inde dans la Méditerranée. C'est la thèse que soutint Mirabeau, en évitant d'abord habilement de parler de Marseille. Puis il concluait que ni Cette ni Toulon ne pouvaient être choisis. Pourtant ce fut Toulon qui l'emporta, grâce à l'intervention de Malouet : la franchise du port de Marseille, trop favorable à la contrebande, parut un obstacle insurmontable.

Les Marseillais n'obtenaient donc qu'une liberté incomplète en 1790. Ils ne purent même pas en jouir. La guerre avec les Anglais et les malheurs de la Révolution allaient leur interdire de songer aux grandes entreprises. Tandis que les principaux armateurs tombaient victimes de la Terreur, la flotte anglaise bloquait les côtes de Provence en 1793. Si le port de la ville de Sans Nom ne fut pas comblé comme il en fut question, il resta sans vie pour longtemps. Cependant tant de désastres accumulés n'avaient pas découragé les Marseillais. Quelques mois après la mort de Jacques Rabaud sur l'échafaud, (1) dès que fut accordée la mainlevée de la saisie de ses biens, bureaux, magasins et navires, les opérations de sa compagnie reprirent sous le nom de Veuve Rabaud et C^ie^; elle possédait en 1800 huit navires armés. Aussi le retour de la paix, en 1802, trouva-t-il les Marseillais prêts à agir. Une société fut alors fondée, avec Marseille comme centre, au capital de 1.500.000 francs divisé en 500 actions de 3000 francs. Les fondateurs étaient MM. Collique, de Marseille, ancien actionnaire de la compagnie Rabaud ; Delessert, de Paris ; Fulchiron, de Lyon. Elle devait envoyer au moins quatre vaisseaux par an dans l'Inde. La reprise de la guerre empêcha la réalisation de ce plan (2). Il fallut recourir de nouveau à l'emploi des pavillons neutres, bientôt gêné, sinon interdit, par les rigueurs du blocus continental.

(1) Sa mort dut être, comme tant d'autres, le résultat d'une surprise. Il n'avait pas été compromis dans les troubles de Marseille de 1793. Il comptait alors, au contraire, parmi les patriotes. Le 13 frimaire an II, décembre 1793, il était envoyé en mission à Paris auprès de la Commission de subsistances et approvisionnements de la République par les représentants Barras, Robespierre, Fréron et Ricord. Il venait d'être nommé, par le conseil général de la commune, trésorier des souscriptions patriotiques. Deux mois après il était emprisonné (pluviose an II, février 1794). De nombreux citoyens, officiers municipaux de la commune de Sans Nom, signaient des attestations pour certifier le civisme et les « preuves constantes et non équivoques de patriotisme » données par Jacques Rabaud ainsi que sa générosité à venir au secours des « patriotes infortunés » par des libéralités importantes.

(2) *Moniteur* du 15 pluviose an X.

En 1806 le capitaine marseillais Blancard publiait son intéressant *Manuel du Commerce des Indes orientales et de la Chine* (1). L'abondance et la précision des renseignements en assurèrent le succès considérable. Des livres de vulgarisation de ce genre faisaient beaucoup pour faciliter l'expansion coloniale. L'auteur, préparé par dix campagnes aux îles d'Amérique, avait fait six voyages aux Indes et en Chine, de 1770 à 1792. Il ne se bornait pas à décrire en observateur exact et judicieux les centres commerciaux et leurs usages depuis le Cap jusqu'au Japon; il traçait tout un programme d'entreprises aux négociants et au gouvernement. Aux premiers il recommandait tout particulièrement le commerce d'Inde en Inde qui lui avait donné en 1774, 1787 et 1792 des bénéfices variant de 24 à 271 o/o. Il rappelait que les expéditions pour l'Inde de 1771 à 1784 avaient toujours donné 50 à 60 o/o de bénéfice. A l'empereur, auquel son livre était dédié, Blancard faisait valoir les avantages de la colonisation de Madagascar et de la Cochinchine. Le vieux marin, interprète de ses concitoyens, représentait ainsi sous l'empire la persistance des traditions coloniales marseillaises que les malheurs des temps n'avaient pas fait abandonner. Il reprenait les projets caressés par David et par d'Entrecasteaux.

La colonisation de Madagascar le séduisait surtout. « C'est au gouvernement actuel, disait-il, qu'il appartient de réaliser ce projet. Il est destiné à tous les genres de gloire et celle que lui assurerait la civilisation des Madécasses suffirait seule pour l'immortaliser. Combien cette entreprise différerait de celles que les Européens ont tentées jusqu'à présent et qui ont fait les plaies les plus cruelles à l'humanité. Il n'y a point ici de nation à détruire, d'homme à réduire en servitude..... Une colonie aussi importante, établie sur une population indigène, heureuse par les soins d'un gouvernement paternel, qui peut réunir tous les arts et les productions de l'Inde, l'emporterait de beaucoup sur ces possessions précaires qui ne peuvent subsister qu'à l'aide de l'esclavage et dont la population ne sera jamais assurée.» N'était-ce pas le programme de la colonisation nouvelle que le capitaine Blancard traçait ainsi, l'un des premiers, au début du XIX^e^ siècle ?

(1) *Manuel du Commerce des Indes orientales et de la Chine*, par Pierre Blancard, ancien navigateur, membre du conseil d'agriculture, arts et commerce de la ville de Marseille. Dédié à S. M. l'empereur et roi d'Italie. Paris, Bordeaux, Marseille, 1806, in-fol.

Il consacrait tout un long chapitre de son livre à la Cochinchine, nom qui continuait à désigner aussi l'Annam. « J'ai senti, écrivait-il, combien il était nécessaire de fixer l'attention du gouvernement et celle des négociants français vers un pays neuf, abondant en matières premières, comme en denrées les plus utiles, qui, par unè sorte de phénomène, a été négligé par les nations européennes et qui n'a de relations qu'avec la Chine et le royaume de Siam. »

Blancard était en relations avec l'ingénieur Charpentier Cossigny qui lui fournit des renseignements. Cossigny, dont les nombreux et judicieux mémoires influèrent aussi sur notre politique coloniale dans l'Océan indien, servait à l'île de France sous les ordres de d'Entrecasteaux lors du voyage en France de l'évêque d'Adran. Il lui avait donné une lettre d'introduction auprès de l'intendant général des colonies, de Vaivre, et avait tout fait pour décider le gouvernement à un établissement en Indo-Chine. Blancard rappelait ces efforts et montrait que les plans de l'évêque d'Adran et de Cossigny étaient encore réalisables.

« Nos espérances, concluait-il, ne sont point perdues. Le roi de Cochinchine n'a point encore atteint la vieillesse ; dans tous les cas, son fils, héritier du trône, à peine âgé de vingt-cinq ans aujourd'hui, a été élevé par l'évêque d'Adran ; il a une affection particulière pour les Français ; le voyage qu'il a fait en France lui laissera toute sa vie des impressions profondes de la puissance de la nation... Il écrit en français et se plait à la lecture de nos livres..... Ce n'est pas comme conquérant qu'il faudrait se présenter mais en ami. C'est moins des armées qu'il faudrait employer que des hommes éclairés et honnêtes, qui s'occuperaient d'y répandre les lumières et les arts utiles. Un établissement à Tourane suffirait pour opérer cette utile révolution. » Le nom de Blancard mérite donc d'être ajouté à la liste de ceux qui inspirèrent la politique coloniale de Napoléon Ier.

Marin consommé et instruit, le capitaine marseillais avait aussi cherché à faire profiter de son expérience ceux qui feraient après lui les voyages de l'Inde et de la Chine. On a peine à se figurer combien, après trois siècles de pratique, la navigation dans l'Océan indien était encore mal connue et routinière. Les voyages de d'Entrecasteaux montrent que, sous Louis XVI, il fallait un marin hardi pour s'écarter de la route traditionnelle suivie entre l'île de France et Pondichéry ou la Chine. Le capitaine qui n'embarquait pas un pilote déjà familier

avec ces parages trouvait difficilement à se procurer des cartes défectueuses et des renseignements erronés. C'est pourquoi Blancard présentait à l'Académie de Marseille, en 1813, un *Précis* de ses campagnes « propre à donner des connaissances utiles aux jeunes marins. » Il avait fait dans ses voyages des observations nautiques très précises, relevé sur les cartes d'importantes erreurs. C'est ainsi qu'il avait rectifié la latitude du cap d'Aden et du cap de Bab-el-Mandeb ; d'après ses indications, le fameux géographe et hydrographe Daprès de Manevilette avait corrigé sa carte de la côte d'Arabie dans la dernière édition de son *Neptune oriental*, bréviaire des marins dans l'Océan indien. En même temps il avait été un des propagateurs de l'emploi de la nouvelle méthode de détermination de la longitude, par les distances lunaires, qui permit aux marins de renoncer aux procédés hasardeux de la navigation *à l'estime* et de diriger leurs navires avec une précision toute nouvelle. Blancard avait été en correspondance avec le célèbre astronome saxon, le baron de Zach, et il avait communiqué, en 1802, un résumé de toutes ses observations au savant Fleurieu qui faisait autorité en matière de navigation et d'hydrographie (1).

Enfin, des Marseillais figurèrent parmi les hardis marins qui sillonnèrent les premiers l'immensité du Pacifique, et c'est un nom marseillais qu'on rencontre à l'origine de nos établissements océaniens.

S'il faut en croire un contemporain, P. Aug. Guys, le capitaine marseillais Renaud, en se risquant le premier sous pavillon espagnol à passer le détroit de Magellan, aurait été le précurseur de d'Anson et de Bougainville (2). Peu de temps après le voyage de ce dernier, l'année même où l'Anglais Cook s'avançait au sud du Pacifique jusqu'aux glaces antarctiques, Marion Dufresne, capitaine de la marine royale, conduisait une nouvelle expédition à la Mer du Sud. Or, son lieutenant Crozet portait un nom bien marseillais. Deux frères, Joseph-François Crozet et Jean-Joseph Crozet, comptaient alors parmi les négociants en vue de Marseille. Des Crozet avaient été échevins en 1741 et 1742. Peut-être n'est-il pas téméraire de supposer que l'officier

(1) *Précis des campagnes de M. Blancard.* Académie de Mars. Manuscrits, t. VI. Sciences historiques. — Cf. *Voyage aux Indes de Félix Méollan, premier lieutenant du navire le « Duc de Duras », capitaine Pierre Blancard...* Ce curieux journal appartient à M. Pierre Rolland, avocat à Marseille.

(2) *Marseille ancienne et moderne*, p. 90.

de la marine royale de 1772 était le fils d'un de ces négociants. Il serait intéressant d'en trouver la preuve, car l'expédition de Marion Dufresne ne fut pas infructueuse. Elle découvrit, entre le Cap et la terre de Kerguelen, un groupe d'îles qui reçurent le nom des deux capitaines. Récemment on a fait ressortir l'importance de la situation des îles Marion et Crozet et l'utilité qu'il y aurait pour la France à en revendiquer la possession (1).

Vingt ans après, un capitaine marseillais, accomplissant l'un des premiers tours du monde français, prenait le premier possession d'un archipel océanien au nom de la France. Bien que son voyage ait eu l'honneur d'être publié par un savant illustre, Fleurieu, ancien ministre de Louis XVI et futur sénateur de Napoléon, le nom de Marchand est bien peu connu. La plupart de ceux qui ont parlé des origines de nos établissements d'Océanie ne l'ont même pas mentionné (2).

Cook, dans son dernier voyage (1776), avait parcouru le nord du Pacifique. Deux de ses vaisseaux avaient fait d'énormes bénéfices sur les fourrures qu'ils avaient portées de la côte Nord-Ouest de l'Amérique en Chine. Ce fut une révélation. Des expéditions furent faites des Philippines, de Macao, de Canton, de Calcutta, de Bombay, pour profiter de cette nouvelle source de richesses. Mais les premiers navires ne furent envoyés d'Europe, par une société formée à Londres pour ce commerce, qu'en 1785, sous le commandement de deux anciens officiers de Cook, Portlock et Dixon. Le capitaine Marchand, de La Ciotat, revenant d'un voyage à Calcutta sur un navire de la maison Amalric de Marseille, rencontra Portlock dans la rade de Sainte-Hélène en 1788. Il sut en obtenir de précieux renseignements sur son voyage et ses heureux résultats.

De retour à Marseille, Marchand n'eut rien de plus pressé que de décider des armateurs marseillais à disputer aux Anglais ce nouveau commerce si lucratif. Jean et David Baux, les parents de Jacques Rabaud, n'hésitèrent pas à accueillir son projet et se montrèrent jaloux d'ouvrir une nouvelle route au commerce français. Le navire *le Solide*, de 320 tonneaux, fut construit spécialement pour ce voyage. Les armateurs ne négligèrent rien pour son armement et son équipement

(1) P. Sébille. *Notice sur les îles Marion et Crozet*. Rev. colon. 1901, n° 2.

(2) M. Ch. Lemire est l'un des seuls qui l'aient signalé dans sa notice sur les Archipels océaniens de la *France coloniale* de Rambaud.

et Marchand, marié depuis peu de mois, partit le 14 décembre 1790. Pour rendre son voyage utile, autant qu'il serait possible, aux navigateurs, il s'était muni des meilleurs instruments et de tous les livres, cartes et documents sur le Pacifique.

Après avoir touché aux îles du Cap Vert et doublé le cap Horn, en avril 1791, notre capitaine, maltraité par des tempêtes, se décida à atteindre les Marquises découvertes par Mendana et touchées une seconde fois par Cook. Il s'y dirigea avec une remarquable précision signalée par Fleurieu. Du 20 au 25 juin il découvrit un nouveau groupe d'îles du même archipel, encore inconnu, qu'il appela îles de la Révolution. La principale, qui n'était autre que Nouka-Hiva, la plus grande des Marquises, reçut le nom d'île Baux, une autre (Na pou) celui d'île Marchand ; Masse et Chanel, deux des officiers du *Solide* donnèrent le leur aux deux dernières. Marchand ignorait qu'un mois auparavant le capitaine Ingraham avait aperçu les mêmes îles et les avait baptisées îles Washington. Il ne voulut pas s'attarder davantage dans ces parages, pour ne pas s'exposer « aux reproches d'avoir sacrifié les intérêts de ses commettants à des découvertes dont il n'était pas chargé ».

Cependant il avait pris le temps d'aborder à l'île Marchand, et il avait attaché à un gros arbre une feuille de cuivre sur laquelle l'inscription suivante était gravée à jour : Le capitaine Etienne Marchand, de Marseille, commandant le navire *le Solide*, a pris possession de cette île au nom de S. M. Louis XVI, roy des Français, le 22 juin 1791. Il confia aux indigènes trois bouteilles cachetées renfermant la même inscription. Ceux-ci avaient été gagnés par une distribution de clous, couteaux, hameçons, miroirs, et autres « quincailles ». Marchand se rembarqua en poussant trois fois le cri de Vive le roi ! auquel les naturels répondirent par d'autres cris de joie « très contents de la conduite des Français à leur égard ».

Cependant le capitaine marseillais croyait naïvement devoir se justifier dans sa relation. « Mon dessein, dit-il, était de prendre possession de l'île Marchand et des autres en même temps, au nom du roi, quoique je n'ai jamais pu concevoir comment et de quel droit une nation policée pouvait s'emparer d'une terre habitée sans le consentement de ses habitants. En me conformant à l'usage, je puis assurer que mes intentions étaient pures et qu'au lieu d'un maître je ne croyais leur donner qu'un protecteur, capable de les mettre à couvert

de l'oppression si quelque nation européenne tentait jamais de les asservir .»

Des Marquises Marchand gagna la côte américaine où il fit sa cargaison de pelleteries, et par les îles Hawaï, les Mariannes, atteignit Macao le 27 novembre 1791. De là il prit la route du retour ; le 14 août 1792 il mouillait à Toulon. Son voyage, qui n'avait duré que vingt mois, dont seize mois et huit jours de navigation, est l'un des tours du monde les plus rapides accomplis au XVIII^e siècle, le premier fait par un Marseillais. Il avait aussi mis en évidence l'humanité du capitaine. Grâce aux précautions minutieuses prises pour assurer la bonne alimentation et l'hygiène de l'équipage, Marchand revenait, fait bien rare, sans avoir perdu un seul homme. Il n'avait laissé nulle part, comme ses prédécesseurs anglais, des traces sanglantes de son passage.

A la fin de son journal, Marchand adjurait le ministre d'organiser des expéditions dans le Pacifique; il soutenait qu'il devait y avoir encore des terres à découvrir en dehors de celles vues par Cook. Ces missions devaient être, dans son esprit, scientifiques et humanitaires; pourtant, il était frappé des envahissements anglais et pensait qu'il fallait prendre pied à côté d'eux. Il faisait valoir aussi l'utilité qu'il y aurait à rechercher l'expédition de La Pérouse. Ce dernier vœu avait reçu d'avance satisfaction; Marchand ignorait qu'il avait croisé sur sa route l'expédition de son compatriote provençal d'Entrecasteaux.

Il fut reçu avec honneur à Toulon ; on lui offrit même le commandement d'un navire de guerre, mais les excès de la Révolution le dégoûtèrent. Il partit pour un nouveau voyage et mourut en 1793 à l'île Bourbon, à la suite d'un accident de chasse. Au milieu des troubles qui agitaient la France, son voyage n'aurait pas tardé à être oublié si Fleurieu n'eût songé à en publier la relation. « Il pensa qu'il serait d'autant plus intéressant de le faire connaître qu'indépendamment d'une découverte assez importante dans le grand Océan, de plusieurs détails nouveaux sur une partie de l'Amérique occidentale du Nord et d'un grand nombre d'observations astronomiques propres à perfectionner l'art nautique, ce voyage était le troisième autour du monde qui eût été fait par des Français. » N'ayant pu se procurer le journal même de Marchand, Fleurieu eut recours à celui de son second, Chanal, qui le lui avait présenté tandis qu'il était ministre de

la marine et c'est celui qu'il publia en l'an VI avec une introduction historique sur les découvertes effectuées par les Européens le long de la côte Nord-Ouest de l'Amérique (1). Le manuscrit de Marchand, resté inédit, a été acquis par la ville de Marseille, en 1843, pour 2500 francs (2).

L'histoire de ces voyages permet d'évoquer le nom d'un autre marseillais oublié, J.-B. Eyriès, dont les travaux et l'influence ont pourtant grandement contribué à l'œuvre de l'expansion française. Fils du brillant marin qui nous avait rendu le Sénégal en 1779, Eyriès, après de brillantes études au collège de Juilly, avait débuté dans le commerce et on l'avait vu, à moins de 20 ans, adjoint aux administrateurs de la dernière compagnie du Sénégal. Mais il délaissa bien vite le commerce pour l'étude et, surtout, se passionna pour les découvertes géographiques. En 1819 il s'associa avec Malte Brun pour reprendre la publication des *Annales des voyages* interrompue en 1814. En même temps, il fut chargé de revoir la deuxième édition de l'*Abrégé de l'histoire générale des voyages* de La Harpe et la continua par sa collection de l'*Abrégé des voyages modernes*, postérieurs à 1780, commencée en 1822.

Eyriès avait eu le temps d'apprendre neuf langues étrangères. Il en profita pour traduire les relations des voyageurs étrangers avec une activité infatigable et une fécondité extraordinaire. Il s'intéressait particulièrement aux découvertes africaines. En 1820, il avait publié un mémoire sur les découvertes de Mollien et des voyageurs qui l'avaient précédé dans l'intérieur du continent noir. C'est par ses traductions que furent connus en France les voyages de Gordon-Laing, de Denham et Clapperton, de Clapperton et Lander et d'une série d'autres. Enfin Eyriès avait été l'un des fondateurs, en 1821, de la Société de géographie de Paris dont l'œuvre a été si féconde pour la renaissance coloniale de la France au XIX^e^ siècle. Il fut l'un des membres les plus actifs de son comité, puis son vice-président et longtemps président honoraire. Son entrée à l'Académie des Inscrip-

(1) *Voyage autour du monde pendant les années 1790, 1791, 1792 par Etienne Marchand*, précédé d'une introduction historique.... par Claret-Fleurieu, de l'Institut national. 4 in-4°.

(2) Saint-Yves. *Les manuscrits géographiques de la Bibl. de Marseille.* Bull. de géog. hist. et descriptive, 1895. — Cf. *Le voyage autour du monde du capitaine E. Marchand.* Ibid. 1896.

tions, en 1839, vint tardivement récompenser ce savant laborieux et trop modeste (1).

Dans son *Abrégé des voyages modernes*, Eyriès avait résumé, d'après Fleurieu, la relation de l'expédition de Marchand. Malgré cette publicité nouvelle le nom de Marchand retomba dans l'oubli et Dupetit-Thouars, qui planta le drapeau français sur les Marquises, en 1842, ne se douta pas qu'il avait eu pour précurseur, 50 ans auparavant, un capitaine marseillais.

Depuis Marchand, les Marseillais avaient d'ailleurs continué à fréquenter les immensités lointaines du Pacifique et contribué à les faire connaître. Au moment où Dumont d'Urville faisait son second voyage dans le Pacifique et retrouvait les vestiges de l'expédition de la Pérouse, le capitaine Darlue accomplissait un nouveau tour du monde sur le vaisseau *l'Alzire*, de Marseille. Il passa par le détroit de Lemaire, les côtes de l'Amérique du Sud, dont il visita tous les ports jusqu'à Guayaquil, Manille, la Cochinchine où, par l'intermédiaire d'un Français « qui y jouissait de quelque considération », il put prendre une cargaison de sucre, Singapour et Maurice. Grâce aux soins donnés à ses hommes et à la sobriété maintenue parmi l'équipage, Darlue, comme Marchand, le ramenait au complet à Marseille. Le journal très intéressant de son voyage de quatre ans (1826-29) fut publié dans les *Annales maritimes et coloniales* (2).

La colonisation française n'allait commencer en Océanie qu'au milieu du XIX^e^ siècle. C'est un honneur pour les modestes capitaines marchands et pour les armateurs de Marseille d'avoir pris part aux navigations qui l'ont préparée.

Ainsi, à toutes les époques et sur les terres les plus lointaines, on retrouve les traces, malheureusement trop effacées souvent, de l'expansion marseillaise. Parmi les peuples colonisateurs modernes, aucune ville ne peut faire remonter aussi loin son passé colonial, combien peuvent se glorifier d'un rôle aussi brillant ?

Dans l'antiquité, les Marseillais avaient commencé vraiment la

(1) Voir dans le Bulletin de la Soc. de géog., 1847, une notice nécrologique sur Eyriès par le vice-président de la Société, D.... — Cf. l'art. de la Biog. Michaud, rédigé par le même.

(2) 1830, 2^e^ partie, t. I, p. 365 et suiv.

colonisation de la Gaule elle-même, à peine ébauchée par les Phéniciens ; ils avaient préparé, plus qu'on ne le croit communément, l'œuvre romaine. Seuls, ils avaient représenté la colonisation française au moyen âge quand l'Europe occidentale, délivrée enfin des invasions et de l'anarchie, commença son mouvement d'expansion, renfermé encore dans la Méditerranée. Seuls, ils continuèrent, dans les temps modernes, à représenter l'expansion française dans les pays musulmans qui bordaient cette mer, jusqu'au moment où la France du XIX^e^ siècle put recueillir le fruit de leurs patients et obscurs efforts.

Sans doute, les Ponantais, mieux placés, les devancèrent de deux siècles environ sur les Océans. La nature les favorisait ; les privilèges royaux contribuèrent à faire de ces mers leur domaine réservé. Il fallut attendre que les idées devinssent moins exclusives à la fin du XVII^e^ siècle. Les partisans du *mare clausum* devaient peu à peu céder aux théoriciens de la liberté des mers. En même temps, dans chaque pays, on arriva à penser que l'activité de chaque port ne devait pas être bornée à un domaine étroitement limité. Par une contradiction bien humaine et toute naturelle aux gens d'alors, les Marseillais, très jaloux de garder leurs propres privilèges, mais impatients des bornes mises à leur initiative, furent toujours partisans de l'abolition des monopoles et des privilèges exclusifs. Quand les mers leur furent ouvertes ils étaient prêts depuis longtemps à prendre part aux navigations lointaines et à la colonisation ; ils ne perdirent pas un instant.

Colonisation commerciale pourra-t-on dire dédaigneusement. Les Marseillais étaient et restèrent, en effet, des négociants. Le programme des colonisateurs s'est heureusement élargi à la fin du XIX^e^ siècle et, quand ils ne travaillent pas à la mise en valeur du sol et à la transformation des indigènes, ils ne nous paraissent plus dignes de ce nom. Mais, tout en étant justement fiers du progrès des idées, est-il juste que nous méprisions le passé ? Chose curieuse, c'est uniquement pour les négociants et les grandes compagnies du XVII^e^ et du XVIII^e^ siècle, époque du triomphe du système mercantile, que les contempteurs de la colonisation commerciale prodiguent leur dédain. Ces juges sévères ne refusent pas leur admiration aux anciens Phéniciens ou Grecs, qui ont pratiqué si largement cette sorte de colonisation.

C'est qu'en réalité elle a été souvent féconde. Pour les modernes, comme pour les anciens, elle a souvent préparé et amené la colonisation véritable. L'empire anglais des Indes en est l'exemple le plus

typique. L'Algérie et la Tunisie sont maintenant françaises parce que, depuis trois siècles, des commerçants marseillais y avaient maintenu leurs comptoirs. Les mêmes négociants ont préparé la *France du Levant*. Les fautes de notre gouvernement ont laissé perdre la part la plus belle de cet héritage au moment où il n'y avait plus qu'à la recueillir. Si les Anglais nous ont supplantés en Egypte, n'oublions pas qu'ils y étaient préparés par près de trois siècles de traditions et de rivalités commerciales.Enfin, on verra au XIX^e^ siècle les comptoirs commerciaux des Marseillais, échelonnés sur la côte de Guinée, donner naissance à l'Afrique occidentale française.

D'ailleurs, il s'en faut que l'expansion coloniale marseillaise ait toujours été purement commerciale. La distinction est souvent bien artificielle entre les procédés coloniaux du XVIII^e^ siècle et les nôtres. A lire certaines critiques, on serait tenté de croire que nous avons inventé la colonisation agricole si on ne se souvenait à temps de la Martinique, de Saint-Domingue ou de l'Ile de France. On a, parfois, trop oublié que les systèmes coloniaux avaient autant dépendu de la nature et des ressources des pays colonisés que du caractère des peuples colonisateurs ou des doctrines économiques en faveur. Nos ancêtres ont souvent compris, aussi bien que nous, que l'essor de l'agriculture était nécessaire pour le développement du commerce. Les négociants marseillais étaient trop avisés pour n'avoir pas découvert cette vérité élémentaire.

Dans le Levant ils n'avaient pas eu à encourager directement l'agriculture parce que celle-ci leur fournissait, en abondance, les principaux produits qui alimentaient leur commerce, les cotons, les soies, les laines, les cuirs. En Barbarie, en contact avec une population arriérée et misérable, compagnies et simples négociants firent, au contraire, tous leurs efforts pour donner de l'extension aux cultures, achetant d'avance les récoltes, prêtant de l'argent, fournissant des semences. On a vu dans quelle large mesure les Marseillais avaient contribué au développement des plantations dans les Antilles. Les négociants savaient même, au besoin, devenir planteurs. Enfin, il n'a pas tenu aux Brüe ou aux Pelletan que le Sénégal ne devînt une colonie agricole et David fut, autant que La Bourdonnais et Poivre, l'auteur de la richesse agricole de l'Ile de France et de Bourbon.

L'un des plus graves reproches qu'on a pu faire à la colonisation d'autrefois, c'est d'avoir été inhumaine. L'avidité des Européens les a

trop souvent entraînés à des exactions et à des cruautés odieuses. Les Espagnols et les Portugais avaient donné l'exemple au XVI^e^ siècle. La politique égoïste des compagnies du XVII^e^ et du XVIII^e^ siècle ne fut guère plus favorable aux indigènes. Il serait excessif de prétendre que les Marseillais fussent moins désireux de s'enrichir que les négociants d'autres pays ou d'autres villes. D'autre part, ils poussaient peut-être plus loin que les autres Français cette licence des mœurs qui leur causa souvent des désagréments en pays musulman. Mais ils rachetaient ce défaut par d'heureuses qualités de caractère. Leur égalité d'humeur, leur facilité d'accueil, leur entrain, leur enjouement, bien connus, les ont toujours servis dans leurs relations avec les étrangers. On connaît moins leur bonté native qui est cependant aussi l'un des traits frappants du vrai Marseillais. Toutes ces qualités sont précieuses pour des colonisateurs. Elles expliquent en partie les succès des Marseillais dans le Levant, en Barbarie ou auprès des souverains noirs de l'Afrique occidentale. C'est surtout après avoir étudié l'œuvre des directeurs marseillais des compagnies du Sénégal qu'il est peut-être permis de dire que la colonisation marseillaise se distingua, au XVII^e^ et au XVIII^e^ siècle, par son humanité.

L'initiative des Marseillais n'allait pas être moins féconde et moins heureuse au XIX^e^ siècle. Ils allaient montrer encore, en mainte occasion, que colonisation agricole et commerciale, en dépit de distinctions trop catégoriques, ont été souvent, autrefois comme aujourd'hui, choses réellement inséparables.

DEUXIÈME PARTIE

MARSEILLE ET LE NOUVEL EMPIRE COLONIAL FRANÇAIS

MARSEILLE

ET LE NOUVEL EMPIRE COLONIAL FRANÇAIS

CHAPITRE IX

MARSEILLE ET L'EXPANSION COLONIALE FRANÇAISE AU XIX^{e} SIÈCLE.

I. — *Madagascar : Albrand, Rabaud.*

Au XIX^{e} siècle, le rôle colonial de Marseille a grandi de plus en plus. La suppression définitive des compagnies et des privilèges, l'égalité de tous les ports, la navigation à vapeur qui a fait peu à peu disparaître une inégalité naturelle, les ports de l'Océan étant mieux placés pour les expéditions à voile, le percement de Suez, d'autres causes encore, ont favorisé Marseille. Notre expansion coloniale lui a dû beaucoup. S'il est difficile de démêler la part de chacune de nos grandes cités maritimes et commerciales dans des entreprises devenues nationales, on peut cependant faire ressortir quelle a été celle de Marseille dans la formation de notre nouvel empire colonial. Plus grande encore et toujours croissante a été son influence sur le développement de la prospérité de nos possessions d'outre-mer. Dès à présent, on peut dire que leur vie économique est intimement liée à l'activité du grand port méditerranéen.

Après 1815, le gouvernement de la Révolution eut à réoccuper les débris de l'empire colonial que nous laissaient les Anglais. La tâche fut pénible et pleine d'humiliations. Partout nos rivaux mirent la plus mauvaise volonté à exécuter les clauses du traité du 20 novembre 1815. Nulle part, leurs ambitions nouvelles ne furent plus opposées à leur loyale interprétation qu'à Madagascar. Pourtant le respect de nos traditions séculaires et de nos droits n'était que justice. Leur maintien était nécessaire pour assurer l'avenir, rêvé si souvent et depuis si longtemps, de l'établissement de la domination française sur la grande île. Le gouvernement ne le comprit pas assez ou, par timidité, fut trop longtemps porté à suivre une politique d'effacement. Heureusement l'initiative privée travailla toujours activement au maintien de notre influence. De hardis Français continuèrent les traditions de ceux qui, au XVII^e^ et au XVIII^e^ siècle, avaient suppléé si souvent aux défaillances du gouvernement.

Un jeune Marseillais leur donna l'exemple. C'est à lui que revient l'honneur d'avoir prêché le premier avec éclat la nécessité de reprendre les anciens plans de colonisation, et d'avoir créé lui-même le premier de nos établissements nouveaux. Ce n'est pas une figure banale que celle de Fortuné Albrand. Fils d'un père artiste et frère de deux hommes distingués (1), il avait montré dans ses études une intelligence brillante et, tout spécialement, une facilité extraordinaire pour l'étude des langues. A 14 ans, il possédait et parlait avec la plus grande pureté le grec moderne et l'arabe. A 16, il composait un dictionnaire arabe de 25.000 mots. A 18, il entrait à l'École normale supérieure, en 1813, un an après son aîné, bien que les règlements ne permissent pas de recevoir deux frères en même temps. Il suivit alors les cours de l'école des langues orientales et devint l'élève préféré de Sylvestre de Sacy, dont il sembla bientôt le successeur désigné. Orientaliste éminent à 22 ans, il connaissait et parlait également bien le turc, le persan, l'arménien, le syriaque. Entre temps, il avait appris l'anglais en se jouant.

(1) V. Patot. *Une famille marseillaise. Yves Albrand et ses fils.* Marseille, Olive, 1870. — Le père, Yves Albrand, professeur de musique, contribua beaucoup à développer à Marseille le goût musical. — Le fils aîné, Pierre Albrand, élève de l'Ecole normale supérieure et d'abord professeur, devint avocat et joua longtemps un grand rôle dans l'administration municipale de Marseille. Pierre Albrand fut en même temps un type original de Marseillais de vieille roche. (V. *Le Caducée. Souvenirs marseillais*, t. VII, p. 182-84). — Honoré Albrand, le plus jeune, d'abord capitaine marin, fut aussi un esprit cultivé.

Mais la passion des voyages allait l'entraîner dans une autre voie. En 1817, il partit pour l'île Bourbon comme professeur de rhétorique au collège, précédé déjà d'une grande notoriété. L'un des administrateurs généraux de la colonie, le comte Desbassayns de Richemont, se l'attacha aussitôt comme secrétaire intime. Presque aussitôt une occasion se présenta d'utiliser à la fois sa connaissance des langues orientales et sa haute intelligence. Elle allait lui permettre de satisfaire sa curiosité de voyageur et de révéler en même temps ses aptitudes de colonisateur.

Les relations d'amitié venaient d'être renouées avec l'iman de Mascate ; un ambassadeur arabe était venu à Bourbon. Albrand avait habilement servi d'interprète. Des vues furent échangées sur les îles de Zanzibar et de Monfia. Albrand reçut la mission délicate d'aller étudier le terrain et partit, le 16 janvier 1819, sur la corvette royale *l'Amaranthe*, en qualité d'envoyé extraordinaire.

« Il avait surtout à s'enquérir et à rendre compte de la situation des deux îles, des mœurs des habitants, du climat, des ressources de diverses natures que la marine, soit militaire, soit marchande, pourrait y trouver, des avantages ou des inconvénients politiques que leur acquisition présenterait. De cette mission Albrand (1) rapporta un volumineux mémoire, publié en partie dans les *Annales des voyages* (2) et si apprécié que la Société de géographie de Paris le plaça spontanément au nombre de ses correspondants. Après avoir étudié la géographie de Zanzibar sous tous ses aspects il y faisait valoir clairement les avantages de son acquisition, pour un établissement militaire, pour des exploitations agricoles, et, enfin, pour l'exploration scientifique de l'Afrique. Il n'est pas sans intérêt de rappeler l'attention sur cette tentative oubliée d'expansion coloniale sur la côte orientale d'Afrique. La politique de la Restauration était trop timide pour la poursuivre. Si les plans d'Albrand eussent été réalisés, les Français eussent devancé de longtemps sur cette côte les Anglais et les Allemands. La colonisation de l'Afrique orientale en eût été complètement changée.

(1) Il parlait l'arabe si purement qu'on le prit pour un renégat et que de fanatiques musulmans faillirent lui faire un mauvais parti.

(2) Cf, à la Bibliothèque nationale (O³ t 1), Fortuné Albrand. *Extrait d'un mémoire sur Zanzibar et sur Quiloa*. (Extrait du Bulletin de la Soc. de géogr.).— Ce remarquable manuscrit, dont quelques passages sont cités par Patot, est resté en grande partie inédit.

A peine de retour à Bourbon, Albrand en repartit chargé d'une nouvelle mission pour Madagascar. L'éclat avec lequel il avait rempli la première avait fait reconnaitre chez lui un talent hors ligne d'observateur et de négociateur. C'était le moment où le gouvernement anglais équivoquait sur la reconnaissance de nos droits. Sir Farquhar, gouverneur de Maurice, bien résolu, pour sa part, à n'en tenir aucun compte, nouait des relations avec les Hova reconnaissait leur chef comme « roi de Madagascar et de ses dépendances », et signait un premier traité avec eux le 23 octobre 1817. Un capitaine, Lesage, envoyé ensuite comme ambassadeur extraordinaire auprès de Radama, avait créé un premier établissement anglais sur la côte Nord-Est à Port-Louquez (1).

Le gouvernement français finit par se décider à agir. En 1817, le vicomte Dubouchage, ministre de la marine, chargea le conseiller d'Etat Forestier de chercher, à l'aide des documents conservés dans les archives, le parti que l'on pouvait tirer de Madagascar. Forestier, qui fut en rapport avec l'ancien agent de Decaen, Sylvain Roux (2), proposa de fonder un établissement à l'île Sainte-Marie, en face de Tintingue. La pénurie des finances fit renvoyer l'exécution, mais Sylvain Roux, placé à la tête d'une mission d'études, visita la côte orientale en 1818 sur un bâtiment commandé par le capitaine de frégate de Mackau. Dans un grand kabary il reprit possession de Sainte-Marie, le 18 octobre, puis de Tintingue, le 4 novembre 1818, en annonçant aux chefs l'arrivée prochaine d'une grande expédition.

C'est alors qu'en 1819 Albrand fut nommé agent commercial principal à Madagascar, avec mission d'explorer la côte orientale, de reprendre possession de Sainte-Luce et de Fort-Dauphin. Conduit encore par l'*Amaranthe*, il toucha à Port-Louis de l'île Sainte-Marie, à Tamatave, à Tintingue, à Sainte-Luce et, le 1er août, planta le pavillon français à Fort-Dauphin. Son arrivée mit fin aux vexations qu'avaient à souffrir les Français, peu nombreux, que leurs affaires retenaient sur cette côte.

Bien accueilli par les indigènes, Albrand en profita pour étudier minutieusement toute la région voisine de Fort-Dauphin et ses ressources. A Zanzibar il avait appris le souahili ; à Madagascar il

(1) V. Laverdant. *Colonisation de Madagascar* (Paris, 1844. in-8°), p. 67 et seq.
(2) V. Prentout. *L'île de France sous Decaen*. Paris.

étonnait les indigènes au bout de quelques mois par la facilité avec laquelle il parlait leur langue. Il amassa même avec une prodigieuse rapidité les éléments d'un dictionnaire français-malgache, de 30.000 mots, qu'il termina à son retour à Bourbon, malgré les souffrances d'une grave maladie, et qu'il envoya au ministère des affaires étrangères. Il revenait aussi avec la conviction que Fort-Dauphin « était le point de Madagascar où la France devait trouver le plus d'avantages à former un établissement ». C'est ce qu'il essayait de montrer par un mémoire adressé au ministère de la marine (1).

Dans cette seconde étude géographique où l'on retrouve la même netteté et la même précision, il sut se garder des exagérations trop fréquentes en pareil cas. « Au total, la fertilité du sol paraît avoir été exagérée dans les relations des voyageurs et cette remarque peut même s'étendre à tout Madagascar. Il n'en est pas moins probable que ces terres, neuves pour la plupart, récompenseront libéralement les soins d'un cultivateur intelligent .» Outre les ressources variées du pays, il faisait valoir le climat moins malsain que vers Tintingue et Tamatave et les bonnes dispositions des indigènes. Il insistait sur la possibilité de les gagner et rappelait, dans un intéressant historique, que les violences commises avaient été l'une des principales causes des échecs du passé. C'est tout un plan de colonisation que développait Albrand ; il avait sagement préparé les voies ; la petite garnison qu'il laissa à Fort-Dauphin, sous le commandement d'un officier, y vécut dans la plus complète tranquillité jusqu'à l'invasion des Hova.

Ces projets étaient trop vastes pour la politique du gouvernement et les maigres ressources votées par les chambres pour le budget des colonies. Cependant Albrand obtint du gouverneur de Bourbon, peu après son retour de Fort-Dauphin, une mission qui eût pu être grosse de conséquences. Il s'agissait d'aller auprès de Radama pour combattre l'influence anglaise. Il était encore temps. Sir Farquhar, quand il cherchait un chef indigène à nous opposer, avait hésité quelque temps entre la reine du Boueni, le mulâtre Jean René chef

(1) *Mémoire sur la province d'Anossi et le Fort-Dauphin, 1820.* Publié en grande partie dans la Revue coloniale, t. XII, 1847. Le rédacteur en chef justifiait ainsi cette publication tardive : « L'écrit que nous publions ici était trop remarquable pour devoir rester dans l'oubli ; c'est ce qui nous a déterminé à lui donner place dans notre recueil, malgré sa date un peu ancienne .»

des Betsimisaraka de Tamatave, et le roi des Hova. De son côté Radama hésitait entre les Français et les Anglais. Un caporal de Bourbon, déserteur en 1816, avait acquis une grande faveur auprès de lui ; il avait, paraît-il, donné aux Hova les premières notions de lecture et d'écriture, en même temps qu'il avait été chargé, avec le titre de prince et de maréchal, de leur éducation militaire. L'agent anglais James Hastie, qui devait le supplanter, n'était pas encore arrivé à ses fins (1). L'intervention d'Albrand aurait pu être décisive. Son éloquence persuasive n'aurait pas manqué de produire grande impression sur Radama. Il était lui-même plein de confiance dans le succès.

Tout était prêt, la flûte royale, *le Rhône*, allait transporter la mission quand, par un misérable esprit d'économie, le gouverneur de Bourbon, le baron Milius, la rendit impossible en réduisant à 1.500 francs le crédit de 1.500 piastres qu'il avait d'abord promis. « Quinze cents francs, bon Dieu !!..., s'exclamait énergiquement le capitaine Carayon, chef désigné de l'escorte d'Albrand, pour les dépenses imprévues d'un chargé d'affaires à la cour d'un prince étranger et auquel on avait voulu donner une escorte d'honneur, lorsque les Anglais venaient de dépenser deux cent mille francs en cadeaux offerts à ce même prince et auquel l'année suivante, par le traité du 11 octobre 1821, ils allouèrent, pendant six ans, une subvention de pareille somme ! De tels rapprochements ont leur utilité, quelque pénibles qu'ils soient à faire, parce qu'ils expliquent, mieux que toute autre chose, la différence des succès obtenus dans les pays lointains par la France et l'Angleterre. »

Dégoûté des missions officielles et désireux de se créer une situation indépendante, Albrand, d'explorateur et de négociateur, devint colon. Confiant dans l'avenir de l'établissement que le gouvernement s'était décidé à faire à Sainte-Marie et Tintingue, il eut, le premier, la hardiesse d'y tenter une grande exploitation agricole. Ses amis avaient tout fait pour le retenir. La malheureuse issue de toutes les tentatives essayées depuis 150 ans faisait envisager cette nouvelle entreprise comme un acte de témérité. Albrand témoignait une si belle confiance qu'il entraîna deux de ceux qui avaient voulu le décourager, l'officier d'artillerie Carayon et le riche négociant bourbonnais Hugot. Dans

(1) Voir, à ce sujet, Laverdant. *Colonisation de Madag.* Paris, 1844, p. 127.

l'association qui fut formée, Albrand et Carayon s'engageaient à rester six ans à Sainte-Marie ; Hugot avança généreusement des fonds dont les Bourbonnais lui prédisaient la perte. Les deux amis partirent en juillet 1820.

L'orientaliste-professeur, devenu colon, se voua à sa nouvelle tâche avec son énergie coutumière. C'est en vain que le nouveau gouverneur de Bourbon, de Freycinet, qui l'avait connu en 1817 et tenait à se l'attacher, lui fit des propositions séduisantes. « Monsieur, lui écrivait-il, il faut vous aimer toute sa vie quand on a eu le bonheur de vous connaître quelques instants. » Albrand résista en même temps aux instances renouvelées de sa famille et à la générosité de son ami Hugot, qui n'hésita pas à le délier de ses engagements. Quitter Sainte-Marie, c'était compromettre l'œuvre de la colonisation qui lui tenait tant au cœur. Les difficultés du début n'étaient pourtant guère encourageantes. Il fallut à la fois réagir contre d'incessantes attaques de fièvre et lutter contre le mauvais vouloir des indigènes. Les deux amis avaient compté se procurer des revenus immédiats par la fabrication de l'huile de poisson. Les indigènes refusèrent obstinément de leur vendre les baleineaux, produit ordinaire de leur pêche. De plus, le gouvernement semblait oublier ses projets d'établissement et laissait les deux hardis pionniers seuls sous la protection de quelques hommes, mis sous le commandement de Carayon.

Enfin, l'expédition attendue arriva au bout d'un an, le 1er novembre 1821, sous le commandement de Sylvain Roux. Ce fut une amère déception pour Albrand. Les fonds avaient été mesurés parcimonieusement (1). La mission, d'un effectif modeste, décimée bientôt par les maladies parce qu'on l'avait amenée au moment de la saison des pluies, et mal installée sur l'îlot Madame, ne put même occuper Tintingue, son principal objectif. La mortalité, d'abord effrayante (2), diminua ensuite grâce aux conseils d'Albrand, qui devint bientôt l'âme de la colonie. Il était parvenu à combattre victorieusement la fièvre par l'emploi systématique du quina ou de la quinine, alors mal connu et contesté.

D'autre part, la situation de l'établissement des deux amis s'était

(1) 480.000 francs sur l'exercice 1820 pour frais d'expédition et d'établissement, 93.000 francs pour chacune des années 1821-23.

(2) Sur 200 hommes, 83 étaient morts le 12 avril 1822 ; il en mourut jusqu'à 31 en un jour.

améliorée ; ils étaient parvenus à se concilier les indigènes et à trouver de la main d'œuvre. Le gouvernement avait interdit l'introduction d'esclaves dans la nouvelle colonie mais il avait autorisé, comme mesure transitoire, l'emploi d'esclaves libérés moyennant un contrat de quatorze ans de travail. Deux plantations furent successivement créées, l'une sur la côte sud-est de Sainte-Marie, l'autre au centre de la Côte occidentale, en face de la Pointe à Larrée. Bientôt plus de cent mille pieds de caféiers étaient plantés ; la culture du giroflier était essayée sur les revers abrités des collines; une sucrerie était installée. En même temps, Albrand avait commencé à s'établir sur la grande île malgré l'absence de toute garnison française. Il s'était, en effet, chargé, avec ses associés, d'assurer en partie l'approvisionnement de Bourbon et de Maurice. Il fallait songer aussi à suffire aux besoins de la colonie de Sainte-Marie à qui la jalousie de Bourbon faisait parfois refuser les choses les plus nécessaires. Albrand avait donc acquis divers terrains sur la côte Est et y faisait de fréquents voyages. Ayant été menacé par un des chefs malattes qui commandaient aux Betsimisaraka, Albrand osa résister ouvertement et se sauva par son sang-froid. Prenant l'offensive, il réunit les notables de la contrée dans un kabary, leur dénonça avec feu les injustices de ces chefs qui les opprimaient et les excita à secouer leur joug. Quatre mois après, les Betsimisaraka, au début de 1821, par une révolution dont la peuplade haranguée par Albrand prit l'initiative, renversa les Malattes. Moins d'un an après, en mars 1822, un certain nombre de leurs chefs vinrent assurer Sylvain Roux à Sainte-Marie de leur soumission. Quels résultats n'eut-on pu espérer si le gouvernement avait voulu utiliser cet ascendant d'Albrand sur les indigènes !

Son influence n'avait pas été moins heureuse sur la colonie naissante. Les succès de ses plantations n'avaient pourtant pas été très brillants. On préconisait alors à Bourbon la culture des caféiers sous la protection ordinaire des grands arbres. Faute d'abris, les caféiers de Sainte-Marie souffrirent beaucoup de la mousson du Sud et le succès parut compromis. Heureusement les girofliers donnaient de grands espoirs et la canne à sucre réussissait. C'en fut assez pour attirer d'autres colons. Dès 1824, trois nouvelles *habitations* avaient été créées. La colonie comprenait alors 60 à 80 Français. Les Anglais voyaient d'un œil jaloux les premiers progrès et témoignaient de leur dépit en accusant les Français de protéger clandestinement la traite à

Sainte-Marie, pour se procurer des travailleurs. Cette accusation sans fondement trouvait même de l'écho dans un journal français (1).

Cependant Sylvain Roux, miné par le chagrin autant que par la maladie, étant mort le 2 avril 1823, les Français, d'un commun accord, désignèrent Albrand pour exercer provisoirement les pouvoirs de commandant. Quelques jours lui suffirent pour montrer son ascendant sur les indigènes, mécontentés par Roux, et pour déployer toute son activité dans la mise en défense de notre établissement. En effet, la situation était menaçante. Sylvain Roux avait dû assister impuissant aux envahissements des Anglais et des Hova sur la côte orientale de Madagascar.

En mai 1822, une petite troupe hova, conduite par l'Anglais Hastie, avait paru et occupé Foulpointe, l'ancien chef-lieu des établissements français. Albrand conseilla la résistance. « La force ne nous manquait pas alors, écrivait-il, nous avions sur la côte de Madagascar une division navale suffisante pour rejeter les Hovas dans l'intérieur. Il fallait rassembler les naturels, mettre des officiers à leur tête, reprendre Foulpointe avec leur concours, rétablir l'autorité de l'ancien chef Betsimissarac. » Sylvain Roux, lui aussi, ne demandait qu'à agir, mais le gouvernement redoutait les difficultés avec les Anglais et Freycinet, interprète des intentions du ministre, écrivit de Bourbon pour recommander la prudence. On avait songé de nouveau, paraît-il, à envoyer Albrand auprès de Radama, mais il ne crut pas pouvoir quitter son établissement et, sur son refus, l'idée fut abandonnée, faute de pouvoir le remplacer. Réduit à l'abstention, Roux reçut peu après une communication écrite de l'officier hova de Foulpointe contestant aux Français le droit de s'établir à Sainte-Marie et revendiquant pour Radama la souveraineté de tout Madagascar.

Cette fois, Sylvain Roux répondit par une protestation très explicite, mais il dut se borner à demander au roi des Hova une entrevue pour dissiper tout malentendu. Peu après, Radama descendit en effet sur la côte avec une armée, au printemps de 1823, marcha sur la Pointe à Larrée, prit et incendia Tintingue, fit systématiquement piller et dévaster le pays des Betsimisaraka qui avaient eu le malheur de se mettre sous la protection de la France. Les Hova

(1) Carayon. *Hist. de l'établissement français de Madagascar pendant la Restauration*. Paris, 1845, p. 77.

s'emparèrent même de troupeaux et d'approvisionnements appartenant aux Français de Sainte-Marie. Enfin, par une dépêche du 4 août, Radama revendiquait de nouveau la souveraineté de toute l'île, disant que les Français à Sainte-Marie ne pouvaient être considérés que comme des marchands établis avec son autorisation.

Le gouverneur de Bourbon, Freycinet, toujours timoré, donna pour instructions au nouveau commandant de Sainte-Marie, le capitaine du génie Blévec, de réclamer seulement contre l'occupation de Pointe à Larrée, Tintingue et lieux voisins. Albrand, plus hardi, proposa dans le conseil de la colonie d'étendre la protestation à Foulpointe et à tous les points de la côte Est occupés par les Hova, pour ne pas compromettre les droits de la France. Il les revendiquait énergiquement dans la protestation du 15 août 1823, dont il fut l'inspirateur et le rédacteur et qu'il terminait ainsi :

« Le commandant de Sainte-Marie, considérant que les injustes prétentions du roi Radama ne reposent que sur son prétendu titre de roi de Madagascar qui, n'étant fondé ni en droit ni en fait, ne peut être considéré que comme un véritable abus de mots qui ne saurait lui-même constituer un droit :

Proteste solennellement au nom de S. M. Louis XVIII, roi de France et de Navarre et des chefs madécasses ses vassaux, contre le prétendu titre de roi de Madagascar illégalement pris par le roi des Ovas et contre toutes les conséquences directes ou indirectes qu'on voudrait en faire résulter,

Déclare qu'il ne reconnaît au roi des Ovas aucun titre à la possession légitime de *quelque partie que ce soit de la côte Est de Madagascar*,

Proteste contre toute occupation faite ou à faire des points de cette côte dépendans de S. M. très chrétienne.

Proteste, en outre, contre toute concession qu'on pourrait ou qu'on aurait pu extorquer aux divers chefs madécasses qui se sont reconnus dépendans de S. M. très-chrétienne..... (1). »

La protestation, portée à Radama par la goélette *la Bacchante*, parut un moment l'inquiéter sur les conséquences de son entreprise. Il chercha à entrer en négociations et désira avoir une entrevue avec le

(1) Voir le texte complet dans Carayon. Il a été reproduit par d'Escamps. *Hist. de Madag.*, p. 83-87.

commandant de Sainte-Marie. « On pouvait, dit avec raison Albrand, profiter de ce moment de crainte pour amener Radama à un accommodement, mais il fallait des instructions précises pour diriger la négociation, une démonstration quelconque de forces à l'appui de nos paroles. » Blévec, laissé sans ordre et n'osant quitter son poste, envoya Albrand à Foulpointe, sur le « *Sylphe*, dans la seule vue d'éviter le reproche d'avoir repoussé un accommodement, mais convaincu d'avance de toute l'inutilité d'une telle mission ».

En effet, Radama, promptement rassuré par l'Anglais Hastie, refusa de recevoir l'envoyé de Sainte-Marie sous de vagues prétextes et fit une réponse dilatoire. Albrand eût voulu tout au moins que la protestation et la réponse fussent publiées, « parce qu'une protestation n'a d'autorité qu'autant que la date en est publiquement fixée et afin de concilier à notre cause, dans une question si peu douteuse, toute la force que donne au droit l'assentiment de l'opinion publique». Le gouverneur de Bourbon ne fut pas de cet avis.

Dès lors les Hova, poussés par les agents anglais, ne ménagèrent plus rien. Nos alliés Betsimisaraka restèrent abandonnés et leur pays occupé ; un poste hova, établi en face de Sainte-Marie, semblait surveiller tous les mouvements des Français ; défense fut faite aux indigènes de s'engager à leur service. Cependant Radama avait souvent répété qu'il ne se serait point établi sur la côte s'il l'eût trouvée occupée par les Français. « Aussi ce ne fut point sans un vif sentiment d'indignation qu'on apprit à Sainte-Marie, en mars 1825, qu'un corps hova s'était porté sur Fort-Dauphin, qu'il avait fait prisonnier l'officier français commandant du poste, forcé la petite garnison à se réfugier sur un îlot voisin et abattu outrageusement le pavillon du roi (1). »

Au moment où notre prestige et l'existence même de la colonie de Sainte-Marie, liée à ses relations avec la Grande terre, semblaient complètement compromis, l'occasion se présenta de prendre une revanche. « Les chefs Betsimissaracs, demeurés secrètement fidèles à la France, n'attendaient depuis longtemps qu'un signal de notre part pour prendre les armes lorsque, tout d'un coup, au mois de juillet 1825, impatients de notre inaction, ils secouèrent spontanément le joug et, après avoir égorgé les postes hovas établis sur la côte, se portèrent en force sur Foulpointe. La circonstance était décisive. Le mouvement

(1) Albrand. Mémoire de 1825.

qui venait de s'opérer était lié à un soulèvement général de l'île entière contre les Ovas (1). »

Au sujet de ces évènements de 1825, le mieux est de continuer à citer Albrand lui-même. « Notre politique et notre devoir, écrivait-il quelques mois après, étaient évidemment de nous mettre à la tête d'un mouvement aussi considérable, de l'activer de toutes nos forces disponibles, de forcer Radama à la paix, de rétablir avec nos droits l'indépendance des peuples de Madagascar et de fonder ainsi notre politique et notre pouvoir sur une puissante communauté d'intérêts. »

Le commandant Blévec partageait les idées clairvoyantes d'Albrand. Les chefs Betsimisaraka avaient envoyé des députés à Sainte-Marie pour solliciter, au nom de leur ancienne alliance avec les Français, de la poudre et des munitions. Blévec n'hésita pas à leur accorder ce secours et se hâta de demander l'autorisation et le concours de Bourbon pour les soutenir d'une manière plus efficace. « Il eût suffi, disait Albrand, de nous présenter en armes et Foulpointe, que défendait seulement une quarantaine de Ovas, tombait au pouvoir des Betsimissaracs. Radama, attaqué de tous les côtés à la fois, ne pouvait faire face..... Cette occasion décisive fut perdue. Nous laissâmes les Betsimissaracs agir sans concert, sans chefs, sans confiance mutuelle. Il arriva ce qui arrive toujours : le petit nombre discipliné triompha d'une multitude désordonnée et les Betsimissaracs..... allèrent dans leurs forêts accuser notre lenteur et notre indécision. »

Les Anglais, moins scrupuleux que nous, n'avaient pas hésité à intervenir. Hastie, porté à la Pointe à Larrée par une corvette britannique, traversa tout le pays des Betsimisaraka en commettant toutes sortes d'excès et en répandant la terreur du nom hova et du nom anglais. Blévec et Albrand eurent même la douleur de se voir désavoués par le gouverneur de Bourbon pour avoir voulu appuyer la révolte de nos alliés. Bien plus, les Hova de Fort-Dauphin s'étant trouvés réduits aux abois, un bâtiment du roi, la *Mayenne*, avait été chargé d'aller porter à Radama une demande de prompts secours. Puis on avait vu un autre navire de notre marine, *la Pomone*, « porter des présents aux Ovas de Foulpointe en récompense de leurs anciens outrages et comme pour en provoquer de nouveaux. »

(1) Albrand. Mémoire de 1825.

TOMBEAU DE FORTUNÉ ALBRAND, A SAINTE-MARIE DE MADAGASCAR

(Cliché communiqué par M. B. Telsseire.)

L'indignation des Français de Sainte-Marie était à son comble. Ils attribuaient l'inexplicable conduite du gouverneur à l'influence des traitants de Bourbon, établis sur la côte de Madagascar, qui leur étaient très hostiles. Albrand se fit leur interprète en rédigeant un long mémoire qu'il adressait au ministre en décembre 1825 (1). C'était un éloquent appel adressé au gouvernement qu'il avait des raisons de croire mal renseigné.

Il faisait avec une clarté parfaite, et une très grande modération, l'historique des faits récents et des fautes commises. Il accusait les traitants de Bourbon d'avoir poursuivi le gouverneur de leurs obsessions en faveur des Hova et montrait le peu de cas qu'il eût fallu en faire. « S'il y a un fait démontré dans l'histoire des tentatives de la France pour s'établir à Madagascar, c'est assurément l'opposition constante des îles de France et de Bourbon au succès de ces tentatives. Cette opposition était concevable lorsque Maurice, par sa position et par ses ports, pouvait, à quelques égards, se croire appelé à suppléer Madagascar.... Mais aujourd'hui que Bourbon n'offre à notre marine ni vivres, ni bois, ni ports...., lorsque sa nationalité..... ne peut être efficacement garantie que par la formation d'un établissement militaire à Sainte-Marie, on peut s'étonner de retrouver dans cette île le système d'opposition si constamment funeste à Madagascar.... C'est que cette opposition n'est plus politique comme autrefois, mais purement commerciale, elle ne s'attaque plus à l'existence de la colonie de Madagascar, mais à quelques-uns des moyens nécessaires pour la fonder. »

La persistance de l'opposition des Bourbonnais aux tentatives de colonisation à Madagascar, et son influence funeste, n'avaient peut-être pas jusqu'ici suffisamment attiré l'attention de ceux qui se sont occupés de ses origines. Bourbon, préoccupée d'assurer son alimentation, redoutait de voir les luttes suscitées par la création de nouveaux établissements gêner le commerce du riz qui lui était nécessaire. L'amitié des Hova paraissait indispensable à la sécurité économique de l'île.

(1) *Mémoire pour servir à éclairer le gouvernement du roi sur le meilleur parti à prendre relativement à l'établissement de Sainte-Marie de Madagascar, 20 décembre 1825.* — Carayon et Patot en ont publié de longs extraits. Le manuscrit m'en a été communiqué obligeamment par M. R. Teissère, avoué à Marseille, héritier des papiers de la famille Albrand.

Albrand en avait été lui-même partisan. Dans son mémoire de 1820 il avait nettement prévu les desseins de Radama et indiqué le parti qu'on eût pu en tirer. Mais, depuis que nous avions laissé les Anglais nous supplanter auprès de lui, il n'était plus permis de rien espérer de son amitié. Albrand faisait ressortir avec force l'inutilité et les dangers de ce qu'il appelait le système de condescendance. « Rien n'est plus nettement marqué que la position de Radama, la nôtre et celle des Anglais à Madagascar. Radama veut dominer sur l'île entière ; nous cherchons à en posséder une partie et les Anglais intriguent pour que nous n'y possédions rien.... Il n'y a pas de milieu : il faut que nous nous retirions de Madagascar ou que Radama cesse quelque chose de ses prétentions et assurément, tant que nous persisterons dans la voie que nous avons choisie, je ne vois pas quel motif il pourra avoir de céder.... »

Albrand développait longuement au ministre l'utilité de coloniser Madagascar, au double point de vue militaire et agricole. Pour entraîner le gouvernement, il insistait habilement sur l'importance de l'île comme point d'appui dans une guerre navale avec l'Angleterre. Puis il ajoutait : « Tout cela est d'autant plus nécessaire à dire, qu'il semble depuis quelque temps que le gouvernement veuille se borner à l'occupation de Sainte-Marie. Il ne faut pas s'y tromper : Sainte-Marie est un point fort précieux pour l'exploitation des ressources que nous offre Madagascar, mais, sans Madagascar, Sainte-Marie n'est rien. »

L'auteur répondait aux objections tirées du climat par son propre exemple et celui de ses compagnons. Quant à Radama, il n'était pas non plus un obstacle devant lequel on dût reculer. La politique à suivre pour en triompher était toute tracée : « La nature des choses fait de Radama l'allié des Anglais et nous donne pour alliés le reste de Madagascar. Faisons pour les nôtres ce qu'ils ont fait pour le leur. Il y a dans la masse d'intérêts qui se rattachent à notre cause plus de force qu'il n'en faut pour l'appuyer. »

Mais c'était là une politique trop hardie pour notre gouvernement. Notre Marseillais le sentait bien. Il proposait donc de négocier, mais à main armée, pour amener Radama à reconnaître nos droits. Pour ne pas effrayer les ministres de Charles X il avait même cru devoir renoncer à ses plus chères ambitions. « Il n'est pas question, comme au temps de Flacourt, disait-il, de soumettre toute l'île. » Il

parlait de revendiquer seulement une partie de la côte orientale, et même il renonçait à Fort-Dauphin. La côte des Betsimisaraka, entre Tamatave et la baie d'Antongil, pouvait suffire à l'exécution de nos desseins. A la rigueur, il consentait même à l'abandon de Foulpointe. « Assurément, pouvait-il dire, il ne faudrait, ni une politique bien adroite, ni un déploiement de forces bien considérable pour amener Radama à reconnaître nos droits sur cette partie.... Si pourtant, malgré la modération et la justice de ces propositions, si, malgré la présence d'une force navale prête à les appuyer, l'influence anglaise parvenait à les faire rejeter, il faudrait sans hésiter recourir à la force. »

Albrand mourut un an après sans avoir eu la consolation de voir sa courageuse protestation suivie d'effet. Il semble pourtant qu'elle ne fut pas sans influence sur les décisions du gouvernement. M. de Freycinet, gouverneur de Bourbon, qui avait tant d'estime pour lui, cédait peut-être à ses instances quand il sollicitait, dès 1826, l'intervention de la métropole. L'expédition du capitaine de vaisseau Gourbeyre, en 1829, décidée par le ministre de la marine Hyde de Neuville, répondit tardivement aux vœux du colon marseillais. On peut même remarquer que le programme d'action que Gourbeyre arrêta, de concert avec le gouverneur de Bourbon, le comte de Cheffontaines, était calqué sur celui qui était préconisé dans le mémoire de 1825 (1). D'autre part, le gouvernement avait tenu compte des doléances exprimées au sujet de la jalousie des Bourbonnais envers la jeune colonie : le commandant de Sainte-Marie fut autorisé à correspondre directement avec le ministre.

Albrand avait été emporté, le 11 décembre 1826, à 32 ans, par une affection cérébrale. Sept ans de séjour ininterrompu sous les tropiques, et surtout d'une activité trop généreusement dépensée, avaient eu raison de cette puissante organisation. Il était parti le 20 octobre 1826 pour Ténériffe et Foulpointe, où il était allé conférer avec le commandant hova au sujet des intérêts de Sainte-Marie. Bien accueilli, mais déçu par le peu de succès de ses démarches, il revint mortellement atteint. Dans sa maladie, une de ses préoccupations fut de défendre la petite île, sa nouvelle patrie, contre la réputation d'insalubrité que la mortalité très grande des premiers colons lui avait acquise. Il cher-

(1) V. d'Escamps, *Hist. de Madagascar*, p. 127.

chait à prouver qu'il succombait à une maladie de l'encéphale « qui n'avait rien de commun avec la fièvre de Madagascar ». Ce furent là presque ses dernières paroles.

Sa disparition ne passa pas inaperçue. De nombreux journaux de la métropole signalèrent la perte que le pays venait de faire et le *Globe*, dirigé par son ancien camarade d'école, Dubois, lui consacra une série d'articles (1). Son souvenir est conservé à Sainte-Marie par son nom donné à la pointe nord de l'île, tandis que celle du sud porte celui de pointe Blévec. La pierre tumulaire en marbre blanc qui recouvrait son corps, ramené ensuite en France, se dresse encore dans l'îlot aux Forbans, situé à l'entrée du port de l'île. A Marseille, il existe une rue Albrand ; mais elle porte le nom du frère aîné, Pierre, qui remplit longtemps des fonctions municipales. Le nom de Fortuné, qui servit si bien la France, ne mériterait-il pas d'être rappelé à la mémoire des Marseillais ? Il n'eut pas le temps de donner sa mesure, mais, malgré sa mort prématurée, l'éloquent apôtre et l'ardent pionnier de la colonisation française à Madagascar reste l'une des plus intéressantes et des plus attirantes figures de notre histoire coloniale.

L'influence de l'exemple et de la parole d'Albrand fut féconde à Marseille. Les efforts des négociants marseillais ne cessèrent plus, dès lors, d'être attirés vers la terre malgache : une tradition était créée. Au milieu des fluctuations et des tergiversations de la politique officielle, elle allait devenir de jour en jour plus forte. Les Marseillais sont au premier rang de ceux qui travaillèrent, dans des circonstances rendues souvent très difficiles et dangereuses par la faiblesse de notre gouvernement, à ne pas laisser périmer nos droits et à maintenir l'influence française en face des envahissements anglais. Peut-être, s'il était possible de reconstituer l'état civil de tous ces Français hardis qui parvinrent à s'introduire à Madagascar, chez les Hova eux-mêmes, au temps de Ranavalona I, entre 1830 et 1860, découvri-

(1) Gazette de France, 8 juin 1827 ; Moniteur universel, 9 juin 1827 ; Globe, 27 juin, 23 septembre, 2, 4, 18 octobre ; Journal des Voyages, t. XXXVI, année 1827 : *Madagascar... colonie de Sainte-Marie, mémoires de Fortuné Albrand, fondateur de cette colonie...* — Cf. Léon Renard. *La Révolution de Madagascar* (Correspondant, août 1863) : « Albrand et de Lastelle doivent être considérés comme les deux hommes qui ont le mieux préparé la voie où, avec tant de sollicitude, nous suivons aujourd'hui MM. Laborde et Lambert. »

rait-on parmi eux un certain nombre de Provençaux (1). Cependant, aucun des plus connus, Lastelle, Laborde, Lambert, Legros, ne semble même avoir eu des attaches marseillaises. Tandis que ces Français acquéraient à la cour hova une influence et un prestige pleins de promesses pour l'avenir, des Marseillais créaient sur les côtes des établissements à la fois commerciaux et agricoles.

Quand les intrigues du révérend Ellis firent expulser les Français devenus tout puissants à la cour de Ranavalona, ceux de la côte Est étaient devenus nombreux. S'il en faut croire le Marseillais Simonin, un des membres de la mission Dupré envoyée à Madagascar en 1863, les deux tiers environ des trois cents traitants établis dans la région de Tamatave étaient Français, les autres Anglais ou Américains. Les Marseillais et Provençaux étaient certainement en nombre. Parmi les Français, amis du prince Rakoto, chassés de Tananarive, un Provençal, Marius Arnaud, figura au nombre des compagnons de Laborde et de Lambert.

Au même moment, le Marseillais Barbaroux présentait un plan de colonisation de Madagascar. Le fils du fameux conventionnel, qui devait mourir sénateur de l'empire en 1868, avait été longtemps procureur général à l'île Bourbon. Il y avait mûrement réfléchi à la possibilité de revendiquer nos anciens droits sur la grande île et sur la meilleure façon d'en tirer parti et il exposa ses idées dans un remarquable ouvrage qu'il publiait en 1857, sur *La Transportation* (2). Près de la moitié était consacrée à Madagascar. Barbaroux traitait la question de nos droits avec toutes les preuves à l'appui. Puis il étudiait la possibilité de la colonisation. « Pendant dix-huit années, disait-il, nous n'avons cessé d'interroger tous ceux qui fréquentaient cette *terre française*... Voilà sur quels témoignages

(1) Déjà, parmi les premiers colons, contemporains d'Albrand, on en cite deux dont les noms sont bien provençaux, Arnoux et Tourette. Arnoux fonda près de Tamatave, pour le compte de la maison Rontaunay de Bourbon, des plantations et une sucrerie auxquelles le Mauricien de Lastelle, qui lui succéda, devait donner un grand développement. Tourette, secrétaire greffier de l'administration de Sainte-Marie en 1830, fut chargé, à la suite de l'expédition Gourbeyre, d'aller négocier à Tananarive où les Hova ne le laissèrent pas arriver. — En 1841 arrivait à Marseille le trois-mâts *la Marie-Mathilde* adressé au négociant Joseph Ricard par un Français (Marseillais?) « qui avait su acquérir la confiance et l'amitié de la reine de Madagascar. » (Julliany, *Essai sur le commerce de Marseille*, 2e éd., p. 372).

(2) *De la transportation. Aperçus législatifs, philosophiques et politiques sur la colonisation pénitentiaire*, par C. O. Barbaroux, conseiller d'Etat, ancien procureur général à l'île de la Réunion et en Algérie. Paris, 1857.

s'est fondée, chez nous, la conviction profonde qui nous autorise aujourd'hui à proposer la reprise de la colonisation de Madagascar. » Entre autres arguments, Barbaroux faisait valoir, comme Albrand, les besoins de notre marine de guerre.

On était alors préoccupé par le problème de la colonisation pénale : la Nouvelle-Calédonie avait été occupée en 1853 et la loi sur la transportation votée en 1854, mais on était encore à étudier comment et où elle serait appliquée. Barbaroux proposait de choisir Madagascar ; il comptait sur un succès égal à celui des Anglais en Australie ; la grande île serait d'abord le Botany bay de la France. D'après lui, les réclusionnaires des maisons centrales auraient fourni au bout de quelques années un total constant de 18.000 colons, sans compter les femmes (1). Le fils du conventionnel ne se doutait pas qu'il ne faisait que reprendre une idée de Napoléon qui, lui aussi, avait eu des vues sur Madagascar. Un curieux document des Archives nationales, récemment publié, a révélé un plan du premier consul, arrêté même dans les détails, pour l'envoi dans l'île des déportés noirs des Antilles, de Bourbon et de l'Ile de France et des brigands et vagabonds de France ; les premiers auraient été établis vers la baie d'Antongil ou Foulpointe, les seconds à Fort-Dauphin (2).

Quatre ans après, le moment sembla venu où les Français allaient commencer grandement la colonisation de Madagascar. En 1861, la reine Ranavalona mourait et le prince Rakoto, l'ami de Laborde et de Lambert, devenait Radama II.

L'ingénieur et voyageur marseillais, L. Simonin, revenait d'une mission à l'île Bourbon et d'Aden, où il avait observé de près les envahissements anglais dans les mers arabiques, quand la nouvelle arriva à Paris. L'occasion lui parut bonne pour agir à Madagascar. Il fallait à tout prix empêcher les Anglais d'accaparer la confiance de Radama II, comme celle de Radama Ier, ou c'en était fait de notre influence dans la grande île. Simonin affirmait dans la *Revue des Deux Mondes*, dont il allait être longtemps comme un rédacteur attitré,

(1) Cf. Barbié du Bocage. *Madagascar possession française depuis 1642*, Paris 1859. Il y discute (p. 313 et suiv.) les idées de Barbaroux qu'il approuve en grande partie. Il propose que les transportés fassent le temps de leur peine dans les Comores et qu'ils soient astreints, pendant le temps de leur surveillance, à se fixer à Madagascar.

(2) Froidevaux. *La politique coloniale de Napoléon Ier*. Rev. des Q. Histor., avril 1901, p. 612-13.

que c'était Madagascar qui devait, dès lors, attirer notre colonisation. « Tout, disait-il, y appelle les Français. » Il en profitait pour affirmer hautement nos aptitudes colonisatrices. Il citait comme preuve les 15.000 Français établis en quelques années en Californie. Ce qu'il fallait pour encourager un pareil mouvement, c'était de larges concessions de terres et « une grande liberté de mouvement sous un gouvernement civil, non pas sous un gouvernement militaire qui ne saurait convenir aux colonies en formation. » Cette observation visait, en passant, l'Algérie. Et Simonin concluait : « La colonisation de Madagascar ne pourrait-elle donc être entreprise dans ces conditions ? Ne serait-il pas temps de développer à la fois notre commerce colonial et notre marine marchande, pépinière de la marine de l'État ? (1) »

On put croire bientôt que ce programme allait recevoir pleine exécution. Le capitaine de vaisseau Dupré conduisait, quelques mois après, la mission solennelle qui représenta le gouvernement impérial au couronnement du nouveau roi et signait le traité de paix et de commerce de 1862. Lambert, duc d'Imerina, grand favori de Radama, avait reçu par une charte royale la concession de vastes terrains, choisis parmi les meilleurs de l'île, en même temps que d'importants privilèges commerciaux. Son but était de constituer, avec l'appui officiel du gouvernement français, une grande compagnie de colonisation dont le rôle serait analogue à celui de la Compagnie des Indes anglaise. Il se hâta de venir en France, fut accueilli avec la plus grande faveur par l'empereur et par les capitalistes, et le décret du 2 mai 1863 consacra la formation de la *Compagnie de Madagascar*, au capital de 50 millions. Les Marseillais y avaient pris une grande part. A côté de quelques noms de la haute banque parisienne tels que les Fould, les Seillière, Demachy, Bartholony, figuraient parmi les plus forts souscripteurs, J.-B. Pastré, président de la Chambre de Commerce de Marseille, pour 75.000 francs, et son frère Baptistin pour 50.000. Les Pastré appartenaient, comme les Régis et les Luce, dont nous retrouverons les noms, à cette génération de grands négociants qui ont tant fait pour la grandeur de Marseille. La jeune Compagnie des Messageries impériales (Messageries Maritimes), où les

(1) *La presqu'île d'Aden et la politique anglaise dans les mers arabiques.* Rev. des Deux-Mondes, 15 décembre 1861.

influences marseillaises étaient si fortes, avait engagé 200.000 francs. On peut même remarquer que l'âme de l'entreprise, avec Lambert, le sénateur baron Paul Desbassyns de Richemont, appartenait à la famille de celui qui avait patronné vers 1820 les projets d'Albrand et reçu ses confidences (1).

Sans perdre de temps la Compagnie forma une mission chargée d'aller visiter la grande île. Ingénieurs des mines, agents des ponts et chaussées, sériciculteurs, médecins, agents forestiers et commerciaux, photographes, fondeurs, maîtres mineurs, figuraient parmi ses membres. Le Marseillais Simonin était du nombre en qualité d'ingénieur des mines. La mission partit sur l'*Hermione* commandée par Dupré chargé d'obtenir la confirmation des heureux résultats de la négociation de 1862. En arrivant à Maurice les passagers de *l'Hermione* apprirent la fatale nouvelle de la révolution de palais du 12 mai 1863, suscitée par les Anglais, qui avait fait périr Radama et les amis des Français.

Dupré se rendit pourtant à Tamatave dans l'espoir de nouer une nouvelle négociation avec la princesse Raboude, devenue la reine Rasoherina, qui lui avait témoigné beaucoup d'égards l'année précédente. C'est ainsi que les Français assistèrent à Tamatave à la proclamation solennelle de la reine. Parmi les officiers hova revêtus de superbes uniformes Simonin signale la présence d'un Français, Estienne, ancien capitaine au long cours, au nom bien marseillais. Il cumulait le titre de grand amiral et commandant du port de Tamatave avec celui de général de division des forces malgaches. « Il avait jusqu'à quatorze galons sur chaque manche, depuis le coude jusqu'au poignet. Le nombre des aiguillettes qui se balançaient sur sa poitrine était en rapport avec celui des galons .»

Simonin donne d'autres détails sur un curieux type provençal, le capitaine Durand, populaire sur la côte de Madagascar autant qu'à la Réunion, où il était connu sous le nom de père nourricier de l'île. Depuis longtemps il faisait le commerce des bœufs et s'entendait comme pas un à narguer la douane et les officiers hova. Pendant que les pourparlers continuaient entre Tamatave et Tananarive, les membres de la mission avaient tout le loisir de faire des observations.

(1) V. *Documents sur la Compagnie de Madagascar*, Paris, 1867, in-8°, publiés par le baron de Richemont.

Mais, Dupré n'ayant rien pu obtenir, ils durent se rembarquer avec lui sans avoir rien fait.

Leur déception fut grande et Simonin s'en faisait l'interprète dans la *Revue des Deux Mondes*, en 1864. Il y soutenait cette thèse que la révolution de 1862 n'était pas un obstacle à la colonisation, que la mission de la Compagnie eût pu réussir malgré tout si elle n'avait pas été liée à une négociation officielle et que son échec ne devait pas décourager de faire de nouvelles tentatives. Il rappelait que la colonisation de Madagascar avait toujours été arrêtée fatalement par une série de vicissitudes. Selon lui il ne fallait pas désespérer du succès cette fois. La compagnie n'attendait que le moment favorable de reprendre ses opérations. Le pays n'était pas aussi barbare qu'on pouvait se l'imaginer d'après les récents évènements et il faisait ressortir toutes les qualités et les aptitudes des Hova. L'écrivain de la *Revue des Deux Mondes* terminait son article par un nouvel appel à l'initiative individuelle qui était bien dans les traditions des Marseillais, toujours impatients de la tutelle de l'État : « L'expérience de ce que peut le génie français abandonné à ses seules forces mériterait donc d'être tentée à Madagascar. Il faudrait seulement laisser la plus grande liberté aux planteurs et aux traitants. Déjà quatre ou cinq cents Français répandus sur toute l'île, protégés par leur seul courage, font plus d'affaires que tous les colons que le gouvernement de la métropole essaie d'appeler à grands cris en Cochinchine ou dans la Nouvelle-Calédonie en les couvrant de son égide (1) .»

Malheureusement l'expérience ne put être tentée. Napoléon III ne sut, ni venger Radama, ni défendre avec énergie le traité de 1862 et les droits de la Compagnie qui fut liquidée en 1866. Le nouveau traité de commerce, signé le 4 août 1868 avec Ranavalo II, ne nous donnait que des avantages égaux à ceux accordés aux Anglais en 1865. Surtout, ils étaient compromis par le mauvais vouloir des Hova, de plus en plus gagnés et dominés par nos rivaux. Bien qu'il n'y eût guère à compter sur la protection du gouvernement contre ces mauvaises dispositions, Laborde et les autres Français qui avaient des établissements à Madagascar ne se découragèrent pas et surent maintenir la tradition française. D'autres, en assez grand nombre, vinrent même se joindre à eux. Parmi ceux-ci des Marseillais se distinguèrent par leur initiative.

(1) Simonin. *La Mission de Madagascar*. Rev. des Deux Mondes, 15 avril 1864.

La maison de banque Roux de Fraissinet se signala par l'audace de ses entreprises dont le succès eût donné à la colonisation française une ampleur toute nouvelle. Elle avait à sa tête Hilarion Roux qui devait à la possession d'une mine en Espagne le titre de marquis d'Escombrera. Le négociant Alfred Rabaud, qui perpétuait avec son cousin la vieille raison sociale Rabaud frères, dirigeait depuis longtemps les opérations de cette maison sur la côte orientale d'Afrique (1). Esprit enthousiaste et généreux, aimant les vastes projets, il donna à ces opérations une extension toujours plus grande. Tandis qu'il se signalait par son zèle pour faire pénétrer la civilisation dans l'intérieur de l'Afrique, et pour travailler à l'expansion française sur la côte orientale, il se lançait hardiment dans la colonisation de Madagascar.

Dès 1862, le titre de grand officier de l'ordre de Radama II, qui lui fut donné, récompensait des services rendus. Mais c'est à la suite du traité de 1868 que, sous son impulsion, la maison Roux de Fraissinet multiplia ses établissements dans la grande île. Ils furent d'abord limités à Nossi-Bé, à Mazangaye (Majunga) et à d'autres points de la côte ouest; sur la côte orientale les traitants indigènes, créoles, ou européens, servaient d'intermédiaires. C'est en 1873 que Rabaud conçut le projet de créer aussi des comptoirs sur tous les points importants de ce littoral et d'avoir un vapeur qui les relierait tous entre eux. Il était en correspondance et en relations d'amitié avec le célèbre explorateur de Madagascar, M. Alf. Grandidier, il le consulta sur ses projets et reçut de lui pleine approbation avec de précieux renseignements. « Je dois d'abord vous dire, écrivait M. Grandidier le 10 septembre 1873, tout le plaisir que me cause votre résolution de développer autant que possible nos relations commerciales à Madagascar, non seulement pour cette île elle-même, mais encore pour notre pauvre France qui aurait bien besoin de voir s'établir beaucoup de grandes et honnêtes maisons pour le commerce dans les pays étrangers... Quant aux postes dont vous me parlez, ce sont, en effet, les mieux placés que vous puissiez choisir..... »

Les deux neveux de Jean Laborde, consul de France, dont l'autorité était grande à Tananarive, Édouard Laborde et Campan, entrèrent au service de la maison Roux de Fraissinet. Rabaud comptait beaucoup sur le crédit de leur oncle. Il fit nommer Campan chancelier du

(1) V. ci-dessous, chapitre XIV.

consulat de France et chargea Édouard Laborde de fonder les comptoirs de la côte orientale. Dans le courant de 1874, ils étaient successivement établis à Vohémar, Tamatave, Mahanoro, Mananzary, Vatomandry, Andevorante, et Laborde prenait, en 1875, la direction de l'agence de Tananarive. Les Marseillais essaimaient sur les côtes de Madagascar comme ils l'avaient fait sur la côte occidentale d'Afrique. Bientôt le vapeur *Imerina*, suivi peu après d'un autre, partait de Marseille emportant, pour l'arborer dans les ports soumis aux Hova, leur pavillon blanc avec le nom de la reine inscrit en grandes lettres rouges, *Ranavalo-Manjaka II Mpanjaka ny Madagascar* (Ranavalo-reine II souveraine de Madagascar). La maison Roux de Fraissinet avait ainsi conquis d'emblée la première situation commerciale à Madagascar.

Mais Rabaud voulait faire de la vraie colonisation. Il songeait à la culture des graines oléagineuses, préoccupation constante des Marseillais. Déjà son compatriote Léo Samat avait fait depuis longtemps des essais de sésame sur la côte ouest. Les bois de cocotiers offraient de précieuses réserves de coprah. La maison Roux de Fraissinet créa des plantations sur divers points ; elle eut surtout des champs de canne à sucre. Aux environs de Mitinandry, au nord de Mahanoro, elle possédait une magnifique plantation de café. Auprès de Mahanoro même elle avait installé une usine pour le décorticage du riz.

Dès le début Rabaud avait pensé aussi aux entreprises minières et particulièrement aux mines de houille d'Ambavatoubé, étudiées superficiellement par l'ingénieur Guillemin. Mais comment obtenir une concession ? Les Hova, écrivait M. Grandidier, étaient devenus encore plus méfiants depuis qu'on leur avait fait payer une indemnité à cause de la non exécution de la charte Lambert. Et puis, que feraient les Anglais en présence d'une pareille demande ? En tout cas, pour avoir quelque chance de succès, il fallait intéresser le premier ministre à l'entreprise. Un Fraissinet fut chargé d'aller tâter le terrain à la fin de 1875. M. Grandidier avait été consulté sur le choix des cadeaux à faire au premier ministre et à d'autres personnages importants, Madagascar étant « le pays des pots de vin ». Heureusement que le mauvais goût des Hova permettait de s'en tirer relativement à bon compte.

C'est alors qu'Hilarion Roux reçut le titre de consul général de Madagascar à Paris et Rabaud celui de consul à Marseille. S'ils

n'obtinrent pas les concessions minières qu'ils souhaitaient, ils surent acquérir un ascendant de plus en plus considérable à la cour de Tananarive, surtout auprès du premier ministre Rainilaiarivony. Leur faveur croissante, au moment où déclinait de plus en plus celle du vieux Laborde, pouvait rendre les plus grands services à l'influence française. Elle en avait bien besoin car les Anglais se montraient toujours plus envahissants : missionnaires, médecins, architectes, rivalisaient d'efforts et menaçaient de l'emporter définitivement.

Ni les dangers de cette situation, ni les pertes subies dans les premières années de l'exploitation de ses nouveaux comptoirs ne découragèrent la maison Roux de Fraissinet, qui continua de donner de l'extension à ses entreprises. Continuant les traditions de Georges Roux et des autres armateurs marseillais du XVIII^e^ siècle aux Antilles, elle voulut encourager les planteurs français, par des prêts d'argent, à étendre leurs cultures. Encore une fois les Marseillais, en poursuivant comme but l'essor de leur commerce, trouvaient le développement de l'agriculture comme moyen. Un planteur témoignait en ces termes sa reconnaissance dans le journal *la Cloche,* de Tamatave, qui soutenait vaillamment les intérêts français contre le *Madagascar Times* et les autres publications anglaises :

« Monsieur Alibert, chef de la maison Roux de Fraissinet et C^ie^, en donnant du crédit aux planteurs sur leurs récoltes, en nous tendant une main secourable, vient, comme Josué jadis, de nous ouvrir l'entrée de la Terre promise..... Cette assistance permettra d'entretenir mieux nos plantations, de les augmenter, et, en nous mettant à l'abri de trop de privations, nous donnera plus de liberté d'action et d'énergie..... M. Alibert fait preuve d'un libéralisme éclairé : au lieu de dures conditions, d'intérêts écrasants, nous n'avons eu qu'à prendre de la marchandise..... Le sucre consigné à la maison sera vendu sur place au plus fort enchérisseur, à elle comme à tout autre, et la différence rendue à son légitime propriétaire..... Je ne saurais être suspect de flatterie..... n'ayant pas l'honneur d'être des amis de M. Alibert..... L'expression de ma gratitude comme planteur ne vous semble-t-elle pas faible plutôt que forcée ? M. Alibert ne pourrait-il pas se poser comme le bienfaiteur de notre colonie? (1) »

(1) Sans souci, 21 avril 1882. A M. le rédacteur-gérant de *la Cloche*. Lettre signée J. Maingard, n° du 30 avril 1882.

Depuis 1878 la situation était devenue de plus en plus mauvaise pour les entreprises françaises. Jean Laborde était mort; malgré tout, le souvenir de ses éminents services gênait des Anglais et contenait les Hova. Dès le début de 1879, M. Grandidier échangeait ses inquiétudes avec Rabaud. Un agent de la maison Roux de Fraissinet annonçait que les Anglais intriguaient pour avoir l'exploitation des mines. L'un d'eux avait écrit au premier ministre que la maison marseillaise donnait des armes et des munitions aux Sakalaves pour faire la guerre aux Hova. Les consuls, commissaires du gouvernement français, qui succédèrent à Laborde, Cassas, Meyer, Baudais, eurent à lutter contre des difficultés grandissantes. Ils n'eurent d'ailleurs peut-être pas toute l'habileté nécessaire. Il est vrai qu'ils ne se sentaient guère soutenus par le gouvernement. M. Grandidier écrivait à Rabaud au sujet de l'envoi du nouveau consul Meyer, en 1880 : « Quant aux instructions officielles, elles sont très faibles et toutes contraires à l'influence française..... Il faudrait peu de chose pour nous faire respecter et avoir les mêmes traitements que les Anglais mais on ne fait pas ce peu de chose. Si cela continue, l'influence française sera tout à fait perdue. » En effet, les relations s'aigrirent de plus en plus. Le règlement de la succession de Laborde avait soulevé de nouveau la question, qui paraissait insoluble, du droit pour les Européens d'acquérir des terres. Les entreprises des Hova sur les territoires de la côte nord-ouest de Madagascar, soumis à notre protectorat depuis 1840, semblèrent devoir amener un conflit. Les esprits étaient habilement surexcités contre les Français; le consul Baudais se retira à Tamatave en mai 1881. Les quelques Français qui restaient à Tananarive étaient menacés de mort par des placards mis sur leurs portes. L'un d'eux, le boucher provençal Cadière, ancien maître boucher des Messageries Maritimes, habitait l'île depuis huit ans, l'avait parcourue dans tous les sens et parlait couramment le malgache. Des menaces, les Hova passèrent à l'exécution. Le directeur de la plantation marseillaise de Mitinandry fut assassiné; sa maison envahie et saccagée.

L'énergique démonstration du capitaine de vaisseau Le Timbre, qui abattit le drapeau hova à Majunga et sur les autres points de la côte nord-ouest en 1882, fit réfléchir les Hova. Une ambassade fut envoyée en France pour négocier. Il semble bien que les chefs de la maison Roux de Fraissinet avaient été pour quelque chose dans

son envoi. En tout cas, ils prirent une part très active à la négociation. Intéressés plus que tous les Français à la solution des conflits qui menaçaient l'existence de leurs établissements et l'avenir de leurs projets, ils travaillèrent de toutes leurs forces à une solution pacifique qu'ils croyaient encore possible. Rabaud comptait particulièrement sur l'amitié du secrétaire de l'ambassade, Marc Rabibisoa, catholique, avec lequel il était en correspondance et qu'il croyait dévoué à l'influence française.

Les Marseillais firent un chaud accueil à l'ambassade, qui resta huit jours dans leur ville; il semblait qu'elle annonçait la paix et l'ère de la colonisation définitive. Rabaud eut assez d'ascendant pour éloigner deux Anglais qui l'avaient suivie jusqu'à Marseille et comptaient la surveiller. Il l'accompagna à Paris, fut chargé de la piloter, avec Georges Revoil, l'explorateur du pays des Somalis, et de régler ses dépenses. Il croyait la conciliation possible et fit tout pour amener les deux parties à des concessions. Il écrivit à Rainilaiarivony pour lui faire comprendre que, si les agents consulaires, Baudais et ses prédécesseurs, avaient commis des maladresses, la France était bien résolue à maintenir ses droits (6 octobre 1882). Il assistait, avec Roux, à toutes les séances où les envoyés malgaches avaient à discuter avec M. Decrais, directeur des affaires politiques au ministère des affaires étrangères, Billot, directeur du contentieux, et l'amiral Peyron. Il avait eu, en dehors, de longues conférences avec les Hova et rédigeait pour eux des notes. Il y était question de reconnaître complètement les droits de la France sur la côte nord-ouest, de réserver le droit de la reine à la propriété absolue du sol, mais d'accorder aux Européens la faculté de contracter des baux emphythéotiques renouvelables, de donner une indemnité aux héritiers Laborde. Finalement, il parlait « de faire appel à la générosité de la France et de s'en rapporter à elle pour le règlement amical des questions à résoudre ». Il essayait, sous diverses formes, de glisser une formule anodine de protectorat : « Si nous avions à demander le conseil d'une puissance étrangère pour des entreprises utiles au développement de notre pays, nous serions heureux de nous adresser, en premier lieu, au gouvernement français qui, nous en sommes certains, nous l'accorderait en ami. »

Tous ces efforts furent superflus. Rabaud n'avait pu convaincre les Hova de la ferme décision de la France de faire respecter ses

droits, même par la force. Les ambassadeurs n'avaient voulu que gagner du temps, puis chercher un appui à Londres où ils passèrent. Dans cette négociation, Rabaud et Roux avaient bien suivi les traditions marseillaises en matière de colonisation. Pleins de confiance dans leur initiative, ne demandant rien au gouvernement, redoutant plutôt sa tutelle, ils étaient assez portés à s'entendre librement avec les Hova. La lutte contre les Anglais ne les effrayait pas.

La rupture des négociations et l'état d'esprit dans lequel ils avaient vu les deux gouvernements leur ouvrirent les yeux. Toute colonisation pacifique était désormais impossible; il fallait une guerre menée énergiquement pour faire reconnaître nos droits. Aussitôt, reprenant leur liberté d'action vis-à-vis des Hova, ils envoyèrent leur démission de consuls de Madagascar, et Rabaud, miné par la maladie qui devait bientôt l'emporter, retrouva des forces pour rédiger plusieurs mémoires où il traçait au gouvernement la politique à suivre.

Celui-ci avait montré de la décision et de l'énergie. Au printemps de 1883, l'amiral Pierre était envoyé avec cinq bâtiments de guerre pour bombarder les principaux ports de Madagascar. Cependant, l'ingénieur Suberbie, correspondant de Rabaud, s'était rendu à Tananarive pour déjouer les intrigues des Anglais qui cherchaient à tirer parti du désappointement et de l'affolement des Hova. Il avait à négocier pour le compte de Rabaud l'adoption d'une monnaie hova dont celui-ci avait fait frapper le modèle en France. Il en profita pour entretenir le premier ministre de la situation politique, réussit à l'empêcher de se rejeter dans les bras de l'Angleterre et faillit le décider à la reprise des négociations.

C'est ce qu'il exposait à Rabaud dans une longue et intéressante lettre expédiée de Tananarive, le 12 avril 1883. « Comme j'avais appris indirectement, par les uns et les autres, que les missionnaires anglais et certains personnages de Londres que vous gêniez, avaient profité de votre maladie et de la démission que vous et M. H. Roux aviez donnée comme consuls malgaches pour essayer de vous nuire dans l'esprit du premier ministre, qui vous avait en grande considération, je lui démontrai la fausseté et les calomnies de tous ces gens-là, attendu que vous vous étiez surmené dans les négociations de l'ambassade au point de tomber malade, que vous seul, par vos influences, aviez empêché une rupture dès le début, que la maladie

grave que vous aviez faite vous avait seule empêché de lui continuer vos bons offices..... Il comprit toutes ces raisons.... et il me dit que..... par cette malle-ci, il allait vous écrire une lettre d'amitié et de remerciement.....

Je commençai à lui faire l'historique de la politique ambitieuse de l'Angleterre dans tous les pays où elle s'introduit sous un prétexte ou un autre pour ensuite tout dominer... En conséquence je l'engageai à écrire directement une lettre au président Grévy et une autre lettre au ministre des affaires étrangères, pour renouer d'abord les négociations, leur exprimer son profond désir de ramener la bonne entente et la bonne amitié... Je lui dis que vous seriez heureux très probablement de lui servir d'intermédiaire, que, pour cela, il devait vous écrire, vous donner ses instructions...

Il fut on ne peut plus heureux de mon langage et il me dit que nous étions de vrais et de bons amis... Après trois heures et demie de conversation je me retirai. Le premier résultat de cette première entrevue fut qu'il congédia M. Cameron (correspondant du *Standard*) le surlendemain et n'eut plus de relations avec les missionnaires anglais. En outre, M. Parrett, agent anglais et son âme damnée, eut vent de ma conférence avec le premier ministre et voulut connaître ce qu'il en était. Le premier ministre ne voulut rien lui dire ; il s'ensuivit un certain refroidissement et j'espère bien le démolir entièrement avant peu...

Le 6 avril, le premier ministre me fit de nouveau appeler et nous eûmes une longue conversation privée. Il commença par vous remercier, ainsi que moi, au nom de la Reine et à son nom, en me disant que nous étions de vrais et bons amis, qu'il avait réfléchi très sérieusement à mes conseils que la Reine et lui avaient trouvés excellents et qu'il était décidé à mettre en exécution. Seulement, avant d'écrire au président de la République et au ministre, il voulait attendre la malle avec les lettres des ambassadeurs et la lettre que vous lui annonciez, pour bien connaître la situation en Europe... Je lui ai demandé le secret, car mes démarches pourraient être mal appréciées par mes compatriotes qui ne rêvent que batailles et conquêtes (1). »

Il était trop tard, les événements se précipitaient. Un mois après

(1) Papiers Rabaud.

l'envoi de cette lettre, l'amiral Pierre prenait Majunga. Cependant, quelque énergique qu'elle fût, l'action de la France ne fut pas décisive. La belle campagne de l'amiral, tout en intimidant les Hova, leur montrait, une fois de plus, qu'ils étaient peu vulnérables par des forces navales. Surtout, ils savaient combien la politique coloniale de Jules Ferry rencontrait de violents adversaires au Parlement et Rainilaiarivony comptait sur leur triomphe.

Avec un remarquable esprit de décision, Rabaud, revenu de ses illusions, travailla de toute son influence à empêcher un recul. Il écrivait, dans un grand mémoire adressé au gouvernement et distribué à des parlementaires influents, au début de 1884 : « Nous aurions désiré trouver une solution convenable par des moyens pacifiques. Il nous a été impossible d'entrevoir une solution sérieuse sans le recours fatal aux moyens énergiques... Avec le gouvernement déloyal et mal conseillé des Hova, nous ne sommes plus liés par aucuns engagements... Nous n'avons plus à discuter ni à négocier. Il ne nous reste qu'à imposer la reconnaissance de nos droits et à dicter nos volontés. Nous n'avons pas à craindre de voir nos droits discutés ou contestés par les gouvernements européens (1). »

Le 27 mars 1884, la Chambre accordait des crédits à Jules Ferry pour une nouvelle campagne qui allait être conduite par l'amiral Miot et affirmait sa résolution de maintenir tous les droits de la France sur Madagascar. Rabaud essayait, dans un nouveau et long mémoire, de montrer quelles conséquences il fallait donner à ce vote. Les démonstrations navales ne pouvaient aboutir. Il fallait une expédition militaire, une marche sur Tananarive. Quelle que fut l'organisation définitive à donner aux populations de Madagascar, c'était le seul moyen d'en finir. « Le système que nous approuvons sincèrement, écrivait-il, système d'expansion coloniale pacifique et non de conquête violente, est malheureusement sans résultats possibles à Madagascar. Si nous nous bornons à l'occupation des côtes, les consommateurs et les producteurs sont dans l'intérieur des terres ; le commerce ne peut trouver d'éléments qu'avec et par les peuples de l'intérieur. »

Dans ce mémoire, le négociant marseillais montrait une intelligence très nette de la situation. L'opposition acharnée des adversaires de notre expansion et du cabinet Ferry allait limiter malheureu-

1) *La Question de Madagascar en 1884.* Papiers Rabaud.

sement l'effort militaire en 1885. Le traité du 17 décembre 1885, malgré le protectorat mal défini qu'il établissait, était loin de satisfaire les espérances légitimes des pionniers de notre colonisation. Rabaud avait raison de répéter qu'on serait obligé de marcher sur Tananarive.

La paix et le protectorat ouvraient cependant aux Français de nouvelles perspectives. Rabaud rêvait depuis plusieurs années la constitution d'une grande compagnie à la fois commerciale, agricole, industrielle, minière. C'était la renaissance de la fameuse compagnie de 1862 à la formation de laquelle il semble qu'il avait été mêlé ; il proposait le même capital de soixante millions. Suberbie en avait parlé au premier ministre hova en avril 1883 ; Rabaud avait longuement exposé son plan au gouvernement dans son mémoire de 1884.

Mais la longueur de la crise traversée à Madagascar depuis 1878, et la hardiesse un peu aventureuse avec laquelle ses capitaux avaient été engagés, avaient été funestes à la maison Roux de Fraissinet. Ses établissements devaient servir de base à ceux de la compagnie que Rabaud voulut définitivement constituer après la paix, mais ils ne lui appartenaient plus. Elle avait dû liquider ses affaires en 1885 ; c'est une autre maison marseillaise, aussi connue par son esprit d'entreprise, mais conduite avec plus de prudence, qui avait pris sa succession.

« La maison Mante frères et Borelli, de Régis aîné de Marseille, écrivait Rabaud lui-même, en exposant au gouvernement le plan de la nouvelle compagnie, n'a pas voulu qu'une entreprise française aussi considérable pût disparaître ou passer dans des mains étrangères et, malgré la suspension de toutes affaires à Madagascar, elle n'a pas hésité et, patriotiquement, elle a acquis de la liquidation de Messieurs Roux de Fraissinet et C^ie^, tous les comptoirs et établissements commerciaux et maritimes que cette malheureuse maison possédait à Madagascar. MM. Mante frères et Borelli ont maintenu tous ces comptoirs et tout leur personnel expérimenté. Ils sont prêts à reprendre, à la paix, toutes les affaires qui ont été forcément suspendues ».

Les statuts de la « Compagnie de Madagascar, société anonyme, foncière, financière, agricole, industrielle, commerciale et maritime » étaient rédigés. Elle recevrait de la maison Mante et Borelli l'apport « de comptoirs parfaitement installés et organisés, de beaux établissements admirablement situés, d'un personnel complet et expérimenté,

du concours de son expérience et de son organisation commerciale ». Mais ce n'était là qu'un point de départ. Il s'agissait d'entreprendre définitivement la mise en valeur de Madagascar.

Rabaud avait rédigé un projet de décret longuement motivé et et détaillé. Le gouvernement français, « voulant favoriser immédiatement la colonisation de Madagascar », aurait cédé à la compagnie, pour 99 ans, la régie des douanes de Madagascar, le privilège exclusif d'exploiter ou de faire exploiter toutes les mines, spécialement celles de charbons de toutes sortes du grand bassin houiller des baies de Passandava et de Bavatoubé et les carrières de cristal de roche des environs de Volhémar. Il n'était pas du tout question de l'or. La compagnie aurait eu également le monopole de toutes les exploitations forestières, bois de construction et d'ébénisterie, lianes à caoutchouc, arbres à épices, à gommes, cocotiers. Elle aurait eu le droit de choisir les terrains non occupés sur les côtes et dans l'intérieur de l'île. « Ce droit, destiné à favoriser la véritable colonisation de Madagascar, devrait-être sagement réglementé. Il serait concédé à la compagnie en vue surtout de centraliser et de favoriser les initiatives privées .»

« La compagnie pourrait créer des canaux, des routes, des chemins de fer, des ports, des bassins, des docks, des ateliers de constructions et d'autres établissements d'utilité publique ou particulière. Elle pourrait établir une banque nationale avec succursales, elle aurait le droit de faire frapper des monnaies au nom ou à l'effigie de la reine des Hova. Elle pourrait, en un mot, et avec l'autorisation et la garantie du gouvernement français, faire tout ce qu'elle jugera convenable en vue du bien et de la prospérité de Madagascar. » En retour de tous ces avantages, elle donnerait aux gouvernements hova et français 20 o/o sur les bénéfices nets de toutes ses entreprises. Elle avancerait au premier les trente millions de l'indemnité de guerre que le récent traité l'obligeait à payer à la France (1).

Telle était la vaste conception nettement inspirée, en dehors des souvenirs de 1862, par le courant d'idées qui allait donner naissance aux compagnies à charte anglaises. La Compagnie royale du Niger, la plus ancienne de toutes, se constituait aussi au début de 1886. Le projet marseillais était le premier en date qui eût été lancé en France. Aucun des projets ultérieurs de compagnies coloniales ne devait avoir

(1) Papiers Rabaud.

pareille envergure. C'est que l'opinion publique n'était pas préparée à risquer de gros capitaux dans les entreprises coloniales et le gouvernement n'était pas plus disposé à concéder de pareils privilèges. Rabaud avait dépensé les derniers restes de son énergie à préparer ces plans. Malade depuis longtemps, il mourait le 12 avril 1886 et toute chance de succès de la compagnie disparaissait avec lui.

Cinq jours avant sa mort, il s'était fait transporter à bord du *Sidney*, des Messageries maritimes, pour donner une marque de sympathie au Marseillais Rolland (1) qui partait pour une misssion à Madagascar. Rolland, qui parcourut les anciens établissements de la côte Est en compagnie des agents de la maison Mante et Borelli chargés d'en prendre livraison, les trouva systématiquement dévastés. Les Hova ne s'étaient pas livrés à une vengeance vaine pendant la récente rupture. C'était la patiente obstination des colons et des marchands qui avait fini par rendre nécessaire l'intervention de la France et qui allait encore amener l'établissement définitif de sa domination sur leur pays.

(1) Voir le volume sur les *Voyages et explorateurs provençaux*.

CHAPITRE X

MARSEILLE ET L'EXPANSION COLONIALE FRANÇAISE AU XIXe SIÈCLE.

II. — *Algérie.*

Quand, sous la Restauration, Albrand s'était fait l'ardent champion de l'expansion à Madagascar, sa voix avait été entendue à Marseille. Pourtant, les préoccupations coloniales de ses compatriotes allaient être tournées plutôt d'un autre côté. Autour de 1830, c'était la question algérienne qui était l'objet de tous leurs vœux et de tous leurs soucis. Ce fut Marseille tout entière qui plaida avec le plus d'ardeur auprès du gouvernement la cause de la colonisation de l'Algérie

On a vu quelles longues traditions unissaient la cité provençale à la vieille régence barbaresque. La conquête d'Alger devait être le couronnement des efforts séculaires des Marseillais. Les vieilles institutions étaient encore vivantes en 1830 : la colonie de La Calle subsistait ; la liquidation de l'ancienne Compagnie d'Afrique, qui l'exploitait autrefois, n'était pas encore terminée ; la Chambre de Commerce de Marseille restait toujours chargée spécialement de surveiller et de diriger le commerce du Levant et de la Barbarie ; elle nommait une commission particulière pour s'en occuper. Les négociants marseillais étaient intimement mêlés à la querelle financière qui amena les premiers dissentiments entre le dey Husseïn et la France. Les Bacri comptaient à Marseille de nombreuses relations et plusieurs de ces créanciers qui empêchèrent le gouvernement de leur verser les sommes intégrales que leur réclamait Husseïn. Il n'y a donc rien d'étonnant que Marseille ait exercé une influence toute spéciale sur la politique algérienne après 1830.

La décision de l'expédition d'Alger, après de longues tergiversations (1), y causa la plus grande joie et les plus vives espérances. On le vit bien, quand il s'agit d'en préparer le succès. Tandis que l'embarquement des troupes avait lieu à Toulon, c'est à Marseille que furent affrétés ou armés la plupart des bâtiments auxiliaires. Les armateurs des ports avaient dû fournir, en effet, à l'armée navale, 582 bâtiments de divers types, 357 navires de commerce pour transporter l'infanterie, la cavalerie, les subsistances et les bagages, 140 petits bateaux composant la flottille de débarquement complétée par 85 chalands et bateaux à fond plat. Il avait fallu recourir aux ports d'Italie pour trouver 197 des transports, mais tous avaient reçu à Marseille des installations appropriées et y avaient embarqué tout ce qui était nécessaire à la campagne.

Un vaste arsenal avait été improvisé à l'entrée de la Cannebière. « Par la *porte de terre* de cet établissement les agents du département de la guerre livraient à ceux de la marine les nombreux bagages, les vivres, le matériel, les projectiles, les munitions de toute espèce de l'armée, et la marine les enlevait par la *porte de mer* pour les transporter, les distribuer, les classer, les arrimer à bord des transports. »

Quant à la flottille de débarquement, dont dépendait peut-être le succès de l'expédition, on fut heureux de pouvoir la trouver à Marseille même, après l'échec des agents qui avaient reçu mission de se procurer en Espagne des bateaux spéciaux. Tous ces petits bâtiments, « habitués à une navigation côtière et en quelque sorte routinière, embarquèrent des compas de route, des cartes, des instruments nautiques, et se hasardèrent avec ce secours dans la haute mer. Des équipages courageux, doublement courageux, commandés par de jeunes timoniers choisis dans la marine royale, résolurent ensuite le problème de cette aventureuse traversée, problème dont la solution heureuse étonna les marins les plus expérimentés ».

Enfin, ce fut Marseille et les petits ports de sa dépendance qui fournirent la plus grande partie des équipages nécessaires à ces multiples armements improvisés, plus de 5.000 matelots, bien qu'ils eussent déjà envoyé à Toulon un grand nombre de marins réquisitionnés par le service de la marine royale.

(1) Le *Sémaphore*, alors jeune organe du parti libéral, hostile cependant à l'expédition, prenait à partie les journaux de Paris « qui semblaient avoir pris à tâche de censurer l'expédition qui se préparait » (19 mars 1830).

La décision de l'expédition d'Alger, après de longues tergiversations (1), y causa la plus grande joie et les plus vives espérances. On le vit bien, quand il s'agit d'en préparer le succès. Tandis que l'embarquement des troupes avait lieu à Toulon, c'est à Marseille que furent affrétés ou armés la plupart des bâtiments auxiliaires. Les armateurs des ports avaient dû fournir, en effet, à l'armée navale, 582 bâtiments de divers types, 357 navires de commerce pour transporter l'infanterie, la cavalerie, les subsistances et les bagages, 140 petits bateaux composant la flottille de débarquement complétée par 85 chalands et bateaux à fond plat. Il avait fallu recourir aux ports d'Italie pour trouver 197 des transports, mais tous avaient reçu à Marseille des installations appropriées et y avaient embarqué tout ce qui était nécessaire à la campagne.

Un vaste arsenal avait été improvisé à l'entrée de la Cannebière. « Par la *porte de terre* de cet établissement les agents du département de la guerre livraient à ceux de la marine les nombreux bagages, les vivres, le matériel, les projectiles, les munitions de toute espèce de l'armée, et la marine les enlevait par la *porte de mer* pour les transporter, les distribuer, les classer, les arrimer à bord des transports. »

Quant à la flottille de débarquement, dont dépendait peut-être le succès de l'expédition, on fut heureux de pouvoir la trouver à Marseille même, après l'échec des agents qui avaient reçu mission de se procurer en Espagne des bateaux spéciaux. Tous ces petits bâtiments, « habitués à une navigation côtière et en quelque sorte routinière, embarquèrent des compas de route, des cartes, des instruments nautiques, et se hasardèrent avec ce secours dans la haute mer. Des équipages courageux, doublement courageux, commandés par de jeunes timoniers choisis dans la marine royale, résolurent ensuite le problème de cette aventureuse traversée, problème dont la solution heureuse étonna les marins les plus expérimentés ».

Enfin, ce fut Marseille et les petits ports de sa dépendance qui fournirent la plus grande partie des équipages nécessaires à ces multiples armements improvisés, plus de 5.000 matelots, bien qu'ils eussent déjà envoyé à Toulon un grand nombre de marins réquisitionnés par le service de la marine royale.

(1) Le *Sémaphore*, alors jeune organe du parti libéral, hostile cependant à l'expédition, prenait à partie les journaux de Paris « qui semblaient avoir pris à censurer l'expédition qui se préparait » (19 mars 1830).

La décision de l'expédition d'Alger, après de longues tergiversations (1), y causa la plus grande joie et les plus vives espérances. On le vit bien, quand il s'agit d'en préparer le succès. Tandis que l'embarquement des troupes avait lieu à Toulon, c'est à Marseille que furent affrétés ou armés la plupart des bâtiments auxiliaires. Les armateurs des ports avaient dû fournir, en effet, à l'armée navale, 582 bâtiments de divers types, 357 navires de commerce pour transporter l'infanterie, la cavalerie, les subsistances et les bagages, 140 petits bateaux composant la flottille de débarquement complétée par 85 chalands et bateaux à fond plat. Il avait fallu recourir aux ports d'Italie pour trouver 197 des transports, mais tous avaient reçu à Marseille des installations appropriées et y avaient embarqué tout ce qui était nécessaire à la campagne.

Un vaste arsenal avait été improvisé à l'entrée de la Cannebière. « Par la *porte de terre* de cet établissement les agents du département de la guerre livraient à ceux de la marine les nombreux bagages, les vivres, le matériel, les projectiles, les munitions de toute espèce de l'armée, et la marine les enlevait par la *porte de mer* pour les transporter, les distribuer, les classer, les arrimer à bord des transports. »

Quant à la flottille de débarquement, dont dépendait peut-être le succès de l'expédition, on fut heureux de pouvoir la trouver à Marseille même, après l'échec des agents qui avaient reçu mission de se procurer en Espagne des bateaux spéciaux. Tous ces petits bâtiments, « habitués à une navigation côtière et en quelque sorte routinière, embarquèrent des compas de route, des cartes, des instruments nautiques, et se hasardèrent avec ce secours dans la haute mer. Des équipages courageux, doublement courageux, commandés par de jeunes timoniers choisis dans la marine royale, résolurent ensuite le problème de cette aventureuse traversée, problème dont la solution heureuse étonna les marins les plus expérimentés ».

Enfin, ce fut Marseille et les petits ports de sa dépendance qui fournirent la plus grande partie des équipages nécessaires à ces multiples armements improvisés, plus de 5.000 matelots, bien qu'ils eussent déjà envoyé à Toulon un grand nombre de marins réquisitionnés par le service de la marine royale.

(1) Le *Sémaphore*, alors jeune organe du parti libéral, hostile cependant à l'expédition, prenait à partie les journaux de Paris « qui semblaient avoir pris à tâche de censurer l'expédition qui se préparait » (19 mars 1830).

Mais le plus surprenant fut la rapidité de tous ces préparatifs. Une des objections faites au ministère avait été le manque de temps pour faire partir l'armée navale au moment favorable. Tout fut prêt grâce au zèle déployé. L'expédition avait été décidée dans le conseil du 31 janvier; le 21 février avaient commencé à Marseille les premières opérations d'affrétement, mais ce n'est qu'en mars que les préparatifs purent être poussés; les transports d'Italie n'arrivèrent que dans le courant d'avril. Pourtant, dès la première quinzaine de mai, toute la flotte auxiliaire avait rallié le port de Toulon et le 25 mai l'armée navale pouvait appareiller.

Aussi n'avait-on pas vu depuis longtemps pareille activité dans le *Vieux-Port*. Un officier du commissariat de la marine, qui en fut le témoin, écrivait quelques années après : « On ne peut comparer les services importants et de toute nature rendus par Marseille dans cette circonstance qu'à ceux qu'elle rendit en 1755 lors de l'expédition de Mahon..... Ainsi, à deux époques mémorables, deux grands capitaines, Richelieu et l'amiral Duperré, firent un appel à Marseille pour l'accomplissement de leur honorable mission et Marseille sut comprendre et réaliser cet appel pour la gloire de la France (1). »

Les Marseillais étaient conscients et justement fiers des services rendus. Dans l'enivrement du triomphe, le roi avait ordonné l'érection à Toulon d'un monument destiné à en perpétuer le souvenir. La Chambre de Commerce, par une lettre du 30 juillet adressée à M. de Peyronnet, ministre de l'intérieur, revendiqua la même faveur pour Marseille. Elle rappelait qu'un de ses membres, député des Bouches-du-Rhône, M. de Roux, s'était associé à la première pensée du gouvernement en parlant en faveur de l'expédition à la séance de la Chambre des députés du 13 mai 1828. Elle faisait valoir la grandeur des services rendus et l'empressement des Marseillais. « Le monument dont nous sollicitons l'érection, disait-elle, servira tout à la fois d'ornement et de récompense à une ville qui, par son ancienneté, sa position et son importance, doit être, à juste titre, considérée comme la capitale de la France méridionale et la métropole de la Méditerranée (2). » Par une ironie des choses, le gouvernement auquel était adressée cette lettre, n'existait plus depuis la veille. Toulon, pas plus

(1) Peragallo. *Tableau comparatif de la situation de Marseille.....* (Répertoire des travaux de la Soc. de Statist. de Marseille, 1837, p. 227 et suiv.).

(2) Arch. de la Chambre de Comm. B, 155.

que Marseille, ne devait avoir de monument commémoratif de la conquête d'Alger.

Nos troupes étaient à Alger le 5 juillet. Le lendemain, avant d'en savoir la nouvelle, un négociant avait proposé à la Chambre de Commerce de Marseille de se mettre à la tête d'une grande souscription pour secourir les veuves et les enfants des militaires et des marins morts dans la campagne. La Chambre s'était inscrite pour 25.000 francs. Quand, le 9, on avait appris le triomphe de nos armes, le *Sémaphore* avait publié un article débordant d'enthousiasme qu'il terminait en traçant vigoureusement au gouvernement la politique à suivre :

« Maintenant commence la difficulté..... Que ferons-nous?..... N'aurons-nous fait qu'une guerre chevaleresque? Alger est pris par nos armes, eh bien ! que nos armes le gardent et le conservent à la France. Oran, Constantine et les Etats adjacents ont pris part à la querelle; qu'à leur tour ils subissent la loi du vainqueur. Alger, Oran et Constantine sont contigus à Marseille; il n'y a qu'un peu d'eau entre les deux terres. Notre drapeau flotte sur le rivage africain; où est le drapeau, là est la France. Alger, Oran et Constantine sont donc aujourd'hui français. Malheur à qui les touchera ! Le complément politique de cette victoire est une loi en deux articles : 1° Alger, Oran et Constantine font partie du territoire français; 2° Ils forment trois départements séparés. Que le roi confie à nos soldats l'exécution de cette loi et le royaume de France comptera trois départements de plus. Que si on agissait autrement notre gloire serait de la fumée et nos trophées un vain hochet (1). »

Les Marseillais n'avaient pas eu un instant d'hésitation : il fallait conquérir et coloniser tout le territoire de l'ancienne régence. Mais l'opinion publique n'était guère disposée à réclamer l'exécution d'un programme aussi hardi, pas plus que le gouvernement n'était préparé à l'entreprendre. Nous sommes tellement habitués aujourd'hui à considérer l'Algérie comme une terre française, que nous avons peine à nous figurer les longues hésitations qui suivirent le coup d'éclat de 1830 et que nous les oublions facilement. Ce sont elles qui ont rendu la conquête de l'Algérie si longue et si coûteuse. Sous le coup de la surprise une occupation militaire rapide eut peut-être été possible.

(1) 10 juillet 1830.

Mais, en dehors de Marseille, bien peu de gens, dans les années qui suivirent 1830, entrevirent l'avenir de l'Algérie. Beaucoup, effrayés des responsabilités financières ou militaires à encourir, parlaient d'évacuation ; les hardis ne demandaient que la conservation d'Alger, de ses environs immédiats, ou, tout au plus, de quelques points du littoral : c'étaient les partisans de l'occupation restreinte. Jusqu'après 1835, l'avenir resta incertain (1) et les Marseillais ne cessèrent de lutter pour éclairer à la fois l'opinion publique, le parlement et le gouvernement. Il n'est pas exagéré de leur attribuer en partie le mérite du triomphe de la politique de conquête et de colonisation qu'ils furent les premiers et les plus ardents à défendre.

Leur première intervention officielle fut suscitée par les mauvaises dispositions du ministère Soult qui venait de rappeler Clauzel, partisan de la colonisation (février 1831). Une pétition, signée par un grand nombre de négociants et apostillée par la Chambre, fut adressée au conseil des ministres, pour lui demander la « prompte colonisation de la Régence d'Alger dans l'intérêt du commerce, de l'agriculture, de la marine et de l'industrie française (2) ».

D'ailleurs, les Marseillais n'avaient pas attendu les décisions du gouvernement pour commencer eux-mêmes la colonisation. Ils firent partie de cette pléiade de premiers colons que ne rebutèrent ni les incertitudes, ni les difficultés de la première heure. Les encouragements donnés par Clauzel dans la trop courte durée de son premier commandement n'avaient pas duré et les généraux qui lui succédèrent, Berthezène, Savary, Voirol, d'Erlon, étaient hostiles à la colonisation, qu'ils jugeaient impossible. Les colons étaient, pour eux, un souci de plus ; ils cherchaient plutôt à leur faire abandonner la place. Ce fut la phase héroïque de la colonisation, comme on l'a écrit récemment (3). Les négociants marseillais, depuis longtemps familiarisés avec le pays, furent des premiers à acquérir des terres, à tenter des cultures, les céréales, l'olivier, à faire des essais des plantations des pays tropicaux, fortune des anciennes colonies, auxquelles on croyait le climat européen propice, telles que coton, canne à sucre,

(1) V. Marcel Dubois et Aug. Terrier. *Un siècle d'expansion coloniale*, p. 256 et suiv., 178-81, 203-210. — Cf. les histoires de la conquête de l'Algérie (Camille Rousset) et du règne de Louis-Philippe (Thureau-Dangin) — Desjobert. *La question d'Alger*, Paris, 1837.

(2) Délibérations de la Chambre, 21 octobre 1831. B, 25.

(3) Rouire. *Les colons de l'Algérie*. Revue des Deux Mondes, 15 septembre 1901.

indigo, etc. Dès 1833, le Marseillais Jaubert tentait d'introduire l'arachide dont on allait doter le Sénégal.

Pour faciliter ces entreprises, une des premières nécessités était d'assurer les communications rapides et commodes avec la métropole. La marine à vapeur naissante était l'instrument nouveau à utiliser. Les Marseillais demandèrent avec raison, en 1832, que le service de bateaux projeté partît de leur ville et fût confié à l'initiative privée. Thiers, alors ministre du commerce, ne servit ni les intérêts de sa ville natale, ni ceux de l'Algérie. Il est vrai que le gouvernement ne semblait avoir en vue que les besoins du corps d'occupation. La première ligne de vapeurs qui unit l'Algérie à la France fut donc desservie par des bateaux de l'Etat avec Toulon comme point de départ. Bien plus, le ministre annonça qu'il ne pourrait être admis à bord « aucun passager voyageant pour des motifs d'intérêt privé ». En vain la Chambre de Commerce adressa des représentations, demandant que les commerçants se rendant à Alger pussent y prendre passage; la réponse fut négative (1).

C'est la même année, en 1833, que fut discutée pour la première fois avec ampleur, devant le Parlement, la question algérienne. Le résultat fut la nomination d'une commission, à la fois parlementaire et militaire, envoyée à Alger pour étudier sur place la solution à adopter. Les Marseillais avaient demandé que deux ou trois négociants des ports de France et, par préférence, de leur ville, en fissent partie. Le ministère leur répondit que la nomination comme membre de M. Reynard, député de Marseille, devait les satisfaire. Tout au moins, la Chambre de Commerce réussit à profiter du passage du lieutenant général Bonnet, président, et de plusieurs membres de la commission pour lui présenter ses vues sur notre nouvelle possession. On lui demanda d'en rédiger un mémoire. Pour le faire avec toute l'ampleur désirable, la Chambre convoqua extraordinairement, le 24 août 1833, les négociants qui avaient formé des établissements dans l'ancienne Régence (2). Chacun d'eux, après avoir exposé ses vues, fut prié de les préciser par écrit.

(1) Arch. de la Chambre, B, 26, 27 (diverses délibérations et correspondances de 1832-33).

(2) Voici les noms de ces négociants : Joseph Paret, Baccuet, Ventre fils aîné, T. Benet, Hermil et Bonneviale, Payen fils, Joseph Aubert, Foa frères, J.-M. Choppin, Allard fils, Benaïm, Broquier, J. et B. Magnan de Kothen, Barry Dervieu, Pourtat et Lamonta, Jaubert, Edme Louvier, A. Plasse.

Cette consultation du commerce marseillais est des plus intéressantes à étudier. On y trouve, formulées avec la plus grande netteté, des idées, alors nouvelles, dont la commission parlementaire dut faire son profit. L'importance de l'Algérie était énergiquement affirmée, en particulier par le négociant Dervieu, « conseiller municipal et propriétaire en Alger », dont les *Observations* furent les plus développées. « Jamais, disait-il, métropole n'a possédé une colonie aussi productive, aussi salubre à si peu de distance d'elle; jamais occasion aussi belle ne s'est donc présentée pour indemniser la France de la perte de ses anciennes colonies. »

Pour cela il fallait introduire des colons et développer les cultures; c'était le meilleur moyen de développer un grand commerce entre la métropole et la colonie. Les Marseillais attendaient beaucoup de l'initiative individuelle et fort peu de la *colonisation officielle*. « On ne demande pas au gouvernement, écrivait Dervieu, de faire lui-même et à ses frais les entreprises de cette colonisation ; il s'y entend fort mal ; on a pu en juger par les essais qu'il a tentés jusqu'à ce jour, qui ont fort mal réussi et n'ont produit que du gaspillage. Le gouvernement doit se borner à adopter le plan de défense présenté par le maréchal Clauzel, plan très bien conçu, peu dispendieux, et au moyen duquel on pourra préserver des incursions des Arabes un rayon assez vaste pour offrir à la culture une superficie de terrain cinq fois plus importante que ce qui est en culture dans nos colonies de la Martinique, de la Guadeloupe et de Bourbon et il doit pousser avec activité l'achèvement des routes commencées et qui sont le plus beau travail qu'il ait opéré jusqu'à ce jour dans la colonie.

Après avoir adopté ces mesures de sécurité, le gouvernement doit favoriser par tous les moyens en son pouvoir les émigrations d'agriculteurs..... On devrait surtout encourager les militaires libérés du service à se rendre en Afrique où ils pourraient être organisés en colonie militaire au moyen de quelques concessions de terre, environ six arpents par homme et l'avance de quelques instrument aratoires, semences et provisions, avances dans lesquelles le trésor rentrerait bientôt. Ces premières émigrations encouragées et obtenues, on en verrait suivre de nombreuses de toutes les parties de l'Europe et, certes, sur les 200.000 personnes qui émigrent chaque année pour l'Amérique, une bonne partie trouverait convenance à se diriger préférablement vers nos possessions d'Afrique. »

On remarquera que l'idée de la colonisation militaire était lancée à un moment où Bugeaud, qui devait la mettre en pratique, était encore un des partisans de l'évacuation de l'Algérie. Un autre négociant, Plasse, signalait à la fois à la commission la nécessité de tenter la mise en valeur du sol et la possibilité d'employer nos soldats : « Il faut à Alger, disait-il, des cultivateurs et non des pacotilleurs et des brocanteurs... Nos soldats ne sont pas étrangers pour la plupart aux travaux de l'agriculture, pourquoi ne les associerait-on pas à leurs produits en leur distribuant les terres les plus éloignées où ils pourraient former des camps avancés ? C'est là un plan très vaste et très délicat à traiter et dont la commission seule peut tracer les bases. »

Les idées des Marseillais sur les cultures à entreprendre n'étaient pas moins judicieuses. Sans doute, ils se trompaient en affirmant, comme on le crut longtemps, la possibilité de cultiver avec succès « la majeure partie des plantes intertropicales ». Mais ils disaient avec raison : « Ce n'est pas les produits dont la France abonde, tels que le vin, par exemple, dont il est utile d'encourager la production, mais bien de ceux dont nous manquons et pour lesquels nous sommes tributaires de l'étranger .» Sans mettre des entraves à la liberté de la culture, on pouvait encourager les plus utiles par des facilités, des concessions, même des primes ; ils recommandaient particulièrement le coton et l'olivier.

Les Marseillais indiquaient, en outre, la politique à suivre avec les indigènes qu'ils avaient appris à connaître de longue date. Il fallait gagner leur amitié et entreprendre de les civiliser. Tous les mémoires étaient d'accord à ce sujet. « Jusqu'à présent, écrivait le négociant Ventre, l'on a mal compris la manière de nous concilier les Maures et les Arabes ; ce n'est pas par la force des armes et le régime du sabre que nous viendrons à bout de nous faire aimer des indigènes ; il faut, au contraire, employer toutes les voies de douceur, ne jamais manquer à la parole qu'on leur donne et ne pas les contrarier dans leur culte religieux. Il serait bien d'établir des écoles d'enseignement mutuel..... »

La confiance dans la réalisation de ce programme était complète. « La colonisation naîtrait d'elle-même », mais on demandait que le gouvernement la rendit possible. Il fallait d'abord donner la certitude de l'avenir aux colons inquiétés par son indécision. La

nomination de la commission d'enquête avait, « au premier abord, jeté l'épouvante dans la colonie. Les lettres reçues d'Alger annonçaient un découragement complet ; on avait poussé la crainte jusque à cesser de faire des semences dont on n'était pas sûr de lever les récoltes ».

Il fallait régler la question de la propriété, donner aux colons des garanties contre les vexations de l'administration militaire qui poussait l'arbitraire jusqu'aux extrêmes limites. Dans l'intérêt des indigènes, plus maltraités encore, aussi bien que dans celui des colons, les Marseillais demandaient donc que les administrateurs civils ne fussent plus soumis aux militaires et, en même temps, qu'ils fussent mieux recrutés. Ils insistaient aussi pour qu'on fixât au plus tôt le régime douanier et commercial de la colonie, sans se prononcer à cet égard sur le degré de liberté qu'on devrait laisser au commerce et aux produits étrangers. Mais ils repoussaient le vieux système de prohibition employé dans les anciennes colonies à l'égard des pavillons et des marchandises des autres pays.

Enfin la colonisation ne pouvait prendre quelque ampleur que si on ne restait pas cantonné dans les environs immédiats d'Alger. Tout au moins devait-on, pour commencer, occuper les principaux ports entre Oran et Bougie et, à l'intérieur, Constantine et Tlemcen. Le dessèchement des marais de la Mitidja, déjà parsemée de fermes européennes, était aussi un des premiers actes nécessaires pour assurer le développement de l'agriculture et la santé des colons. Mais tout cela n'était qu'un point de départ. Les négociants formulaient de nouveau et discutaient l'idée, déjà lancée en 1830 par le *Sémaphore*, de la division possible dans l'avenir de l'ancienne Régence en trois départements français, Alger, Oran et Bône (1).

Telles étaient les vues du commerce marseillais, en 1833, sur l'avenir de l'Algérie et sur les moyens de la coloniser. Personne n'en avait encore formulé d'aussi nettes. Elles étonneront peut-être ceux qui sont trop habitués à s'imaginer l'esprit étroit et les idées bornées des négociants.

La commission parlementaire revint bien disposée en faveur de l'Algérie. Le gouvernement devait présenter à la Chambre, dans la session de 1834, des propositions fondées sur son rapport. Mais on

(1) Arch. de la Chambre de Comm. B, 27 et H, 11.

apprit que la discussion serait des plus chaudes, les adversaires étant plus décidés que jamais à demander l'évacuation. La colonie parut donc encore plus menacée. Le succès de la politique d'expansion fut préparé par une grande manifestation marseillaise. Une brochure éloquente (1) fut adressée au maréchal Soult, président du conseil. Elle renfermait deux pétitions adressées aux Chambres, l'une des colons d'Alger, l'autre signée « par toutes les notabilités du commerce de Marseille ».

On retrouvait dans la pétition d'Alger, évidemment concertée, une bonne partie des idées exprimées l'année précédente par les négociants de Marseille. La grandeur de l'œuvre à entreprendre y était très heureusement exprimée : « Dans l'ordre des événements de ce siècle qui doivent féconder l'avenir, la conquête d'Alger est, sans nul doute, au premier rang... La Régence remplacera aisément nos autres colonies ; elle sera nos grandes Indes à nous : ceci n'est point aventuré. Colonie moins brillante, moins riche, sans doute, que l'Inde anglaise, elle sera plus solide et plus réelle : car le progrès, loin d'être comme pour celle-ci un élément de destruction de la conquête, sera une attache à notre domination et à ses avantages et accomplira une fusion possible entre les vaincus et les vainqueurs...

La France, à notre sens, a donc obéi, par sa conquête, à une impulsion irrésistible de la civilisation ; elle a accompli un de ces événements féconds que le génie de l'humanité inspire à de longs intervalles et qui influent si fortement sur sa marche ; en peu de mots, la colonisation d'Alger nous est prescrite par tout ce qu'il y a de grand dans la vie d'une nation et notre patrie ne pourrait y renoncer sans manquer à la destinée qui l'a mise depuis un demi-siècle à la tête de toutes les grandes choses, et à son génie, à sa force et à sa puissance. »

La Chambre de Commerce de Marseille appuya chaudement les pétitionnaires « dans l'intérêt de la France entière ». Elle déclarait parler au nom d'une ville « où la question d'Alger était essentiellement populaire et où la proximité du littoral africain permettait d'apprécier, plus sainement peut-être qu'on ne le faisait ailleurs, les avantages considérables attachés à la colonisation de ce continent presque sans limites » (10 février 1834). Brochure et lettre furent transmises à la

(1) Marseille. Typog. Feissat et Demonchy, 1834.

commission d'Afrique de la Chambre des députés, tandis que Soult et le ministre du commerce répondaient par de vagues assurances.

Cependant de mauvaises nouvelles arrivaient de Paris. Les négociants marseillais sollicitèrent de nouveau la Chambre de Commerce de les réunir extraordinairement pour aviser aux mesures à prendre. On décida, le 8 avril, d'envoyer à Paris deux délégués de la Chambre, Alexandre Warrain et Edouard Luce, munis de lettres de recommandation pour les ministres. En même temps, un appel fut adressé aux 36 chambres de commerce du royaume pour leur demander leur concours. Comme celle de Marseille était liée à trop de réserve par sa constitution, les négociants formèrent en dehors d'elle un comité d'action, sous le nom de *Comité pour la colonisation d'Alger*, à la tête duquel étaient Broquier et Choppin.

L'appel adressé au commerce national fut entendu. Cependant, il s'en fallait que toutes les grandes places du royaume fussent disposées à suivre Marseille. Toutes celles du sud-est, Avignon, Nîmes, Montpellier, Carcassonne, Toulon, montrèrent beaucoup d'empressement et répondirent qu'elles avaient réclamé le concours de la députation de leur département. Lyon, Toulouse, Orléans, Metz, Amiens, parmi les villes de l'intérieur, firent des réponses analogues. Mais, si plusieurs des ports de l'Océan, Dunkerque, Boulogne, La Rochelle, Bayonne, donnèrent leur adhésion, il n'en fut pas de même des deux principaux. La Chambre de Commerce de Bordeaux déclara « manquer de documents propres à faciliter la solution de la question d'Alger et n'avoir en outre jusqu'à présent qu'une part à peu près indirecte à cette question ; elle hésitait donc à prendre une sorte d'initiative qu'elle ne pouvait appuyer, ni par des observations fructueuses, ni par des raisonnements judicieux et fondés ». Celle du Havre invoqua le même motif pour s'abstenir. L'accueil le plus froid vint de celle de Paris. Toute démarche de sa part lui paraissait prématurée (1).

Cependant les délégués, Warrain et Luce, de retour de Paris, annoncèrent que le gouvernement était bien disposé, mais que, redoutant l'hostilité de la chambre actuelle, il se proposait d'ajourner à la session prochaine, devant une assemblée renouvelée, la présentation du projet de loi sur l'Algérie. C'est ce qui arriva, et les

(1) Arch. de la Chambre de Comm. de Mars. B, 28, avril-mai 1834.

Marseillais résolurent de garder par devers eux une réponse qu'ils avaient concertée avec les colons d'Alger au rapport hostile de l'économiste député Passy sur les dépenses de l'occupation d'Afrique.

Il valait mieux, en effet, réserver tout l'effort pour la bataille décisive de 1835. La Chambre de Commerce de Marseille s'entendit pour en préparer le succès avec celle d'Alger et avec le comité des négociants. Dès le mois de février, une nouvelle circulaire fut envoyée à toutes les chambres de commerce, tandis que cinq délégués du comité, Luce, Broquier, Lamonta, Dervieu, Camoin Vence, allèrent à Avignon, Nîmes, Montpellier, Carcassonne, Toulouse, Saint-Etienne, Lyon, Toulon, dans les départements les plus intéressés à la colonisation d'Alger, pour concerter une action commune.

L'idée avait été heureuse. Les délégués rentrèrent, le 19 mai, satisfaits des heureux résultats de leur voyage. Les chambres de commerce, les chambres consultatives des arts et manufactures, les conseils municipaux s'étaient empressés de voter des adresses énergiques qui avaient exercé la plus grande influence sur les dispositions du ministère et des chambres. L'accueil avait été particulièrement chaleureux à Lyon. Quant aux chambres de commerce du reste du royaume, elles avaient fait des réponses analogues à celles de l'année précédente ; Nantes et Dieppe avaient joint leurs adhésions à celles des autres ports ; Rouen avait écrit au ministre que des compagnies de colonisation étaient déjà prêtes ; Reims, Clermont s'étaient aussi prononcées favorablement. Paris restait encore en dehors du mouvement. Un vote émis par elle, écrivait la Chambre, « ne pourrait exercer quelque influence qu'autant qu'elle pourrait le présenter comme l'expression des vœux du commerce de la capitale. Or, celui-ci n'avait pas réclamé son intervention ».

Pendant ce temps la Chambre de Commerce de Marseille avait tenté une dernière démarche. Une lettre, en date du 10 avril 1835, adressée au ministre du commerce, fut imprimée à 1.200 exemplaires pour être distribuée aux membres des deux Chambres (1). Les Marseillais rappelaient le langage énergique du maréchal Soult, président du conseil, à la séance de la Chambre des députés du 30 avril 1734 : « Le gouvernement veut conserver Alger et ne l'abandonnera pas. » « Cet engagement solennel, pris à la face de l'Europe, avait été

(1) Arch. de la Chambre, B, 155, fol. 530 et H, 11.

ratifié d'une manière non moins éclatante par les ordonnances royales du 14 août qui avaient qualifié les états d'Alger de possessions françaises dans l'Afrique du Nord..... Après de pareils actes, ne semblait-il pas qu'Alger nous était irrévocablement acquis..... C'est cependant, continuait la Chambre, au milieu d'une sécurité si légitime qu'une nouvelle vraiment foudroyante est venue affliger profondément le midi de la France et, nous osons le dire, bien d'autres cœurs français dans le reste du royaume. Est-il vrai qu'une sous-commission du budget de la guerre, composée de sept membres, proposerait, à la majorité de quatre voix contre trois, l'abandon d'Alger, ou, si ce n'est directement l'abandon, du moins une occupation restreinte de telle manière qu'elle équivaudrait à l'abandon ?... On n'ose pas attaquer de front la question d'abandon, mais on la tourne.... »

Ainsi la Chambre démasquait vigoureusement la tactique des adversaires : « Paralyser tous les efforts, glacer tous les courages en suspendant sur la colonie une menace continuelle d'abandon, restreindre l'occupation à trois points militaires pour arriver à une évacuation qu'on n'a pas le cœur de demander, et ruiner ainsi, au nom de l'économie, les ressources mêmes que la colonisation nous promet ». La lettre prouvait ensuite qu'on exagérait les dépenses que coûtait l'Algérie, qu'on parlait à tort de l'insuffisance de ses ressources et que, malgré tous les obstacles, la colonisation avait commencé. Si les résultats devaient surprendre ce n'était pas « à raison de ce qu'on n'avait rien fait à Alger, mais à raison plutôt de ce qu'on avait osé y faire dans de pareilles conditions ».

La discussion devant les Chambres n'eut pas l'ampleur désirée et la question algérienne ne fut ni débattue à fond, ni tranchée définitivement. Le gouvernement emporta le vote des crédits algériens (1). Mais Guizot, qui affirma, dans la séance du 20 mai 1835, la nécessité de « garder nos possessions d'Afrique » ne se prononça pas au sujet de la colonisation (2). Néanmoins après la défaite des partisans de l'abandon dans deux sessions successives la partie était bien gagnée.

(1) L'énergique général Damrémont, qui devait remplacer Clauzel et se faire tuer au siège de Constantine (12 octobre 1837), commandait la division de Marseille en 1835. C'est lui qui s'empressa de communiquer à la Chambre de Commerce, à mesure qu'il les recevait, les télégrammes relatifs à la discussion des crédits algériens.

(2) V. Dubois et Terrier. *Un siècle d'expansion coloniale*, p. 208.

Le député de Marseille, Reynard avait écrit justement, le 2 mai, à la Chambre de Commerce : « Les choses resteront en l'état mais, au milieu des hésitations législatives, les faits s'accompliront, de nouveaux intérêts se rattacheront chaque jour à la colonie et la colonisation finira certainement par devenir un fait pendant qu'on discutera le droit ». En 1836 la Chambre de Commerce et le Comité algérien de Marseille n'eurent pas à recommencer une nouvelle campagne. Ils se contentèrent d'aller voir à son passage le gouverneur Clauzel qui se rendait en personne à Paris pour défendre les intérêts de la colonie. Ils voulaient le féliciter de la bonne direction qu'il lui avait donnée et l'encourager à persévérer dans l'exécution de ses plans. Ils en reçurent l'assurance qu'il rapportait des arguments victorieux contre les partisans de l'occupation restreinte (1). Le maréchal méritait les félicitations des Marseillais ; avec eux il avait été des premiers à comprendre la nécessité de la colonisation de l'ancienne régence et le magnifique avenir de l'Algérie.

(1) Arch. de la Chambre. B, 31, avril 1836.

CHAPITRE XI

MARSEILLE ET L'EXPANSION COLONIALE FRANÇAISE AU XIXe SIÈCLE.

III. — *Côte occidentale d'Afrique. Victor Régis.*

Si les Marseillais du XIXe siècle ont tenu leur place parmi les précurseurs de la colonisation française à Madagascar, s'ils ont énergiquement lutté pour assurer la conquête de l'Algérie, qu'ils avaient préparée, leur initiative a été bien plus féconde encore sur la côte occidentale d'Afrique. Nous lui devons, en partie tout au moins, la Côte d'Ivoire et même la Guinée française ; c'est grâce à elle seule que nous possédons notre belle colonie du Dahomey. Les historiens de notre expansion coloniale ont cependant négligé jusqu'ici d'en faire ressortir les heureux effets. Exclusivement préoccupés de rappeler les dates des croisières effectuées par nos officiers de marine sur ces côtes, des nombreux traités signés par eux avec les chefs indigènes, ils ont dédaigné de parler des patients efforts de nos négociants pour implanter sur ces côtes l'influence française. La côte de Guinée offre cependant à l'étude un des types les plus intéressants de colonisation commerciale, un des exemples les plus frappants des résultats qu'elle peut produire.

L'intervention officielle a donc été la plupart du temps devancée et amenée par l'initiative individuelle sur cette côte d'Afrique. Cependant c'est le gouvernement de Louis-Philippe qui semble avoir eu l'heureuse pensée de renouer les traditions presque complètement abandonnées du XVIIe et du XVIIIe siècle et de restaurer sur le littoral de la Guinée nos anciens établissements. Il est vrai que l'absence de ceux-ci n'empêchait pas, depuis quelque temps, de hardis armateurs de chercher à rendre au commerce français la place qu'il avait eue autrefois sur cette côte.

Le moment pouvait sembler mal choisi vers 1835 pour tenter des établissements en Guinée. Le commerce traversait une crise dont il était difficile de prévoir l'issue. Tout le trafic d'autrefois ne dépendait que de la traite. Or celle-ci avait été condamnée solennellement en 1815 et les croisières des vaisseaux de guerre rendaient de plus en plus difficiles et aléatoires les opérations des négriers. Elle subsistait pourtant et restait le seul commerce habituel et possible sur de nombreux points. La côte de Malaguette ou du poivre (Liberia) avec ses marchés de Gallinas, Tabacane, Young Sestros, méritait le nom de côte des esclaves du Nord. De Young Sestros jusqu'au Dahomey les marchés de *bois d'ébène* disparaissaient pour reparaître plus actifs que partout ailleurs jusqu'au Gabon et au delà. Cependant, sur la Côte d'Or même, les Hollandais d'Elmina ne pratiquaient guère d'autre commerce. Des troupeaux d'esclaves achetés par eux à Coumassie étaient expédiés à Batavia (1). Ailleurs c'étaient les Américains, pourvoyeurs spéciaux de la Havane, les Portugais, les Brésiliens, les Espagnols qui s'enrichissaient à ce trafic. L'un de ces derniers, Pedro Blanco, de Cadix, établi à Gallinas, était surnommé le Rotschild des négriers.

Toute une partie de la côte paraissait donc presque fermée aux négociants parce que les noirs étaient peu disposés à exploiter les produits du sol là où le *bois d'ébène* fournissait aux chefs un article de troque autrement avantageux. Là où la traite n'existait pas, il semblait que rien ne pouvait la remplacer. Les produits naturels connus des troqueurs étaient peu nombreux. Aucun surtout n'était l'objet d'achats importants. L'or, l'ivoire, l'huile de palme, le bois de sandal, de camwood et d'ébène, le riz, le malaguette, le maïs, les gommes, la cire, tels étaient les produits que pouvaient offrir les nègres. Mais les uns étaient peu offerts, les autres peu demandés en Europe. Tel était encore le cas de l'huile de palme dont personne ne soupçonnait l'importance future. D'un autre côté les imaginations grossissaient les périls réels de la navigation ou du séjour en Guinée. La barre avait sa légende et le climat jouissait d'une réputation non moins fâcheuse. Enfin, les indigènes étaient loin de se montrer accueillants pour les capitaines qui se risquaient à terre.

Aussi comprend-on que ce pays n'excitât en Europe nul enthou-

(1) Rapport du capitaine Broquant, 1839. Arch. de la Chambre. H, 2.

siasme. Personne, a très bien dit M. Marcel Dubois, ne jugeait alors l'Afrique tropicale à sa valeur. Loin de songer à créer de nouveaux établissements, les puissances qui en possédaient parlaient plutôt de les abandonner ; un grand nombre de comptoirs anciens étaient déjà déserts et en ruines. La plupart du temps les capitaines troqueurs suivaient la côte, faisant une série d'escales pour échanger leurs marchandises contre une nouvelle cargaison, traitant toutes leurs opérations à bord sans descendre à terre.

Seuls les Anglais restaient solidement établis sur plusieurs points. Sur la côte de Malaguette, deux capitaines de Liverpool, Spencer et Mourey, possédaient diverses factoreries et accaparaient à peu près tout le trafic jusqu'au delà du cap des Palmes. Sur la côte d'Or, les Anglais avaient maintenu la plupart de leurs anciens forts, cap Coast, le principal, chef-lieu de leurs établissements, Dixcove, Commendo, Annamabou, Les Mamelles, Akkra. Plusieurs cependant (Mouree, Montfort), étaient ruinés. Bien que les autres fussent entretenus avec soin, les dépenses qui leur étaient consacrées étaient tombées de 30.000 livres sterling à 4.500 environ. Beaucoup d'Anglais regrettaient même l'emploi de cette somme. L'abandon des comptoirs avait été l'objet d'un grave débat à la Chambre des communes. A quoi pouvaient désormais servir ces carrés de pierres où l'on embastillait jadis les nègres captifs ?

Pour les établissements des Hollandais et des Danois, l'abandon et la ruine semblaient ne devoir pas tarder. Les premiers occupaient encore Axim, Boutry, Seconde, Commando, Elmina, Accra. Mais ils ne pourvoyaient plus qu'à regret à cette dépense ; le personnel total, militaire et administratif, n'était plus que de 107 Européens; le budget avait été réduit de 100.000 florins à 44.000. On pensait que, sans la ferme résolution du roi de Hollande de transmettre intactes à son héritier les possessions que lui avait léguées son père, les Hollandais auraient délaissé déjà des comptoirs qui n'alimentaient presque plus leur commerce et leur navigation. Quant aux Danois, comme leurs relations avec la côte étaient plus insignifiantes, ils étaient encore plus las de maintenir leurs garnisons à Christiansborg-Accra, seul fort occuppé sérieusement, à Ningo, Adda et Quitta, sur cette même côte d'Or. On savait qu'ils n'attendaient qu'une offre avantageuse pour se débarrasser d'un inutile fardeau.

Cependant les Anglais étaient parvenus à remplacer la traite par

un trafic déjà actif et fructueux de produits du pays. Plusieurs compagnies avaient succédé à celle qui la pratiquait autrefois : Liverpool, Bristol et Londres étaient leurs ports d'attache. En dehors d'elles, des armateurs particuliers envoyaient des navires sur la côte. Grâce aux bénéfices magnifiques que donnait souvent la troque, de nombreux capitaines avaient fait en peu d'années de grosses fortunes. En 1838, le capitaine Broquant évaluait cette branche du commerce anglais à 797.850 livres sterling pour les importations, à 444.000 pour les exportations. Cela faisait un total déjà respectable de plus de 31 millions de francs.

Mais cette activité même des Anglais n'était pas faite pour encourager : leur prépondérance ressemblait presque à un monopole ; il semblait qu'il n'y eût plus place pour d'autres dans un pays de ressources médiocres. On disait que leurs cargaisons convenaient le mieux aux indigènes habitués à apprécier leurs fusils, leur poudre, leur tabac, leurs fers en barre, leurs tissus grossiers. D'un autre côté, les produits indigènes trouvaient chez eux leur placement le plus avantageux et tout particulièrement l'huile de palme. Les neuf dixièmes des barriques embarquées par les troqueurs prenaient le chemin des savonneries d'Angleterre. De plus, les croisières chargées de pourchasser les négriers, en même temps qu'elles assuraient la sécurité des capitaines troqueurs anglais, suscitaient en France des plaintes peut-être justifiées. On accusait les officiers de la marine royale de songer moins, en exerçant leur droit de visite, à remplir leur mission philanthropique qu'à assurer la prépondérance commerciale du pavillon de leur nation. De 1835 à 1841, les Marseillais sollicitèrent fréquemment la revision ou l'abandon des conventions de 1831 et de 1833 qui servaient de prétexte à toutes sortes de violences contre leurs bâtiments. Enfin, si quelques membres du Parlement avaient parlé d'abandonner la côte d'Or, il semblait plutôt que l'Angleterre voulût de plus en plus prendre pied dans l'Afrique occidentale au moment où la France s'établissait définitivement dans le Nord. Le retentissement des voyages de Denham, Clapperton et Lander, qui venait de mourir en 1834, avait attiré l'attention vers le cours inférieur du Niger et faisait déjà désigner ces régions comme un nouveau champ d'action pour la colonisation anglaise.

Pourtant, depuis quelques années, quelques armateurs français avaient essayé de prendre part aux bénéfices de la troque et commen-

çaient à faire aux Anglais une modeste concurrence. Les Nantais avaient débuté en 1830 et faisaient leurs meilleures opérations au Gabon, en bois de sandal et en dents d'éléphant. Ces expéditions, exécutées avec mystère, furent pendant quelque temps concentrées entre les mains de deux à trois armateurs qui faisaient de très beaux bénéfices que la concurrence vint bientôt diminuer, en avilissant les prix de vente. Les Bordelais suivirent l'exemple nantais, puis les Marseillais à partir de 1833. Les voyages des capitaines français étaient autrement risqués que ceux des Anglais ou des Hollandais. Aucun établissement ne les protégeait, aucun comptoir ne préparait leurs opérations. Ouida, le port dahoméen, où le pavillon français avait flotté sur un fort bâti vers 1660 pendant tout le XVIII[e] siècle, avait été abandonné pendant la Révolution, on ne sait quand au juste (1), en 1792 ou en 1793, ou même en 1797. Le fort d'Assinie, fondé par une compagnie en 1700, n'avait été conservé que très peu de temps et les indigènes l'avaient complètement détruit. Celui qui avait été commencé en 1783 à Annekou, sur la côte d'Or, près d'Annamabou, n'avait jamais été terminé et n'avait subsisté que cinq ou six ans.

Nos capitaines étaient donc réduits à suivre la côte sans descendre à terre. Il n'était pas prudent de s'y risquer : en 1836, un Nantais avait eu son lieutenant arrêté sur le rivage par les indigènes et avait dû payer rançon pour le délivrer. Aussi l'importance du trafic était-elle médiocre. Les Anglais évaluaient les cargaisons rapportées d'Afrique, par les six navires au plus qui visitaient chaque année la côte, à moins de 850.000 francs, en ivoire, sandal, piastres et poudre d'or, sans compter de faibles quantités d'huile de palme. On ne pouvait guère compter sur une extension prochaine : les produits français, peu connus des indigènes, étaient déjà réputés trop chers. Quant aux produits d'Afrique, le camwood, l'ébène, le poivre maniguette, le riz, étaient d'une consommation à peu près nulle en France; l'ivoire et l'huile de palme pouvaient seuls être considérés comme aliments d'échange et de fret importants. Encore fallait-il introduire l'usage de cette dernière dans l'industrie française.

Telle était la situation, peu engageante, quand le gouvernement de Louis-Philippe décida, sur la demande de la Chambre de

(1) Revue coloniale, t. VII, 1845, p. 55.

Commerce de Bordeaux, d'envoyer une mission d'étude. Elle fut confiée à un jeune officier, le lieutenant de vaisseau Bouët, qui devait devenir l'amiral Bouët-Willaumez, après avoir fait toute sa carrière sur la côte d'Afrique et mérité l'honneur d'être salué comme l'un des ouvriers les plus actifs de l'expansion coloniale française dans l'Afrique occidentale. Bouët, avec la canonnière-brick *la Malouine*, devait à la fois réprimer la traite, étudier la côte et ses mouillages, la situation des établissements européens et la possibilité d'en créer. Les Bordelais lui avaient fait adjoindre le capitaine Broquant, qui avait déjà navigué en Guinée, chargé plus spécialement de recueillir toutes les informations utiles au commerce.

L'exploration de la côte, par la *Malouine*, depuis Gallinas jusqu'au Gabon, en 1838-39, fut d'une importance capitale. Les rapports de Bouët et de Broquant (1), qui se complétaient, tous deux très détaillés et très précis, apprirent au gouvernement et aux négociants tout ce qu'ils pouvaient désirer. Les deux officiers conclurent qu'il était nécessaire de donner au commerce des points d'appui, de créer des comptoirs protégés par des forts, près des principaux fleuves. Ils proposaient particulièrement Garroway, près du cap des Palmes, Grand-Bassam et le Gabon. En prévision de l'acceptation de ses plans, Bouët avait passé des conventions avec les chefs pour l'acquisition des terrains. Les deux officiers pensaient, en outre, que la constitution d'une compagnie puissante, au capital de plusieurs millions, était nécessaire pour assurer l'essor du commerce français. Ils ne voyaient qu'impuissance dans des entreprises particulières et s'appuyaient sur l'exemple des Anglais.

Les chambres de commerce de Marseille, Nantes, Bordeaux, Le Havre, Rouen, auxquelles avaient été communiqués confidentiellement les rapports Bouët et Broquant, furent spécialement consultées sur ce dernier point. Encourager la formation de compagnies c'était la tradition constante des ministres centralisateurs. Dans la circonstance, les Bordelais les avaient sollicités d'entrer dans cette voie ; ils parlaient même de compagnie privilégiée et de monopole

(1) Ces deux rapports, de 109 et 86 p. in-4°, sont conservés aux archives de la Chambre de Commerce de Marseille. H, 2. — Cf. Bouët-Willaumez, capitaine de vaisseau. *Commerce et traite des noirs aux côtes occidentales d'Afrique*. Paris, Imp. nat., 1848, in-8°.

commercial. La Chambre de Commerce de Marseille resta fidèle à tout son passé en combattant énergiquement le projet de Bordeaux appuyé par Bouët. Sceptique au sujet de la formation d'une grande compagnie et de son succès, elle faisait cette profession de foi : « A Marseille, nous croyons ne pouvoir atteindre des avantages réels qu'avec le stimulant de la concurrence (1). »

La Chambre ajoutait : « la meilleure manière de réfuter ceux qui nient le mouvement, c'est de marcher. » Les Marseillais se devaient en effet à eux-mêmes de prouver de quoi était capable l'initiative privée. Deux simples négociants allaient être les grands artisans de notre expansion coloniale, les premiers et longtemps les seuls fondateurs d'établissements français. En novembre 1833, les frères Régis, Victor et Louis, associés avec les frères Borelli, italiens d'origine fixés à Marseille (2), avaient commencé leurs armements pour la côte de Guinée ; en 1839, ils possédaient huit navires affectés spécialement à ce commerce, 10 en 1841 ; dans les sept années de leurs débuts, ils firent jusqu'à 34 expéditions. L'examen attentif de la situation leur suggéra l'idée d'établir un genre d'affaires tout différent de celui des Nantais. Ils se préoccupèrent particulièrement de soutenir la concurrence anglaise et américaine et d'introduire des marchandises françaises. Par l'heureux choix de leurs assortiments, étoffes, eaux-de-vie, vins, corail, verroterie, quincaillerie, par l'intelligence de leurs capitaines, ils eurent, dès lors, d'heureux succès.

Homme à grandes vues et plein de hardiesse, Victor Régis allait bientôt étendre ses desseins à toutes les côtes d'Afrique. Il n'attendait qu'une protection assurée de la part du gouvernement pour fonder en Guinée des établissements rivaux de ceux des Anglais.

Dès le mois de décembre 1839, Régis frères avaient communiqué à Fournier, député de Marseille, membre de la commission nommée par le gouvernement pour s'occuper de l'Afrique occidentale, leurs observations sur le rapport du capitaine Broquant et leurs vues sur l'avenir du commerce de la côte de Guinée (3).

(1) Rapport fait à la Chambre au sujet du voyage de la *Malouine*, janv. 1841. — Lettre au ministre du Commerce, Cunin-Gridaine, 29 octobre 1841. Arch. H, 2. — Cf. Berteaut. *Marseille et les intérêts nationaux*..... 1845, p. 17-21.

(2) Jérôme Borelli, qui dirigea, à partir de 1836, la maison Borelli frères, resta étroitement mêlé aux entreprises des Régis.

(3) C'était les idées des Régis qu'exprimait, en 1845, le secrétaire de la Chambre de Commerce, Berteaut, dans son livre, *Marseille et les intérêts nationaux* (p. 49-50).

Cependant, le gouvernement hésitait sur l'application du programme présenté par Bouët en 1839. Avant de fonder des forts, il voulait résoudre la question en suspens : favoriserait-on la constitution d'une compagnie, ou laisserait-on agir les armateurs particuliers? Par un heureux coup d'audace, les Régis devancèrent le gouvernement et eurent l'honneur de fonder le premier établissement français. Le Dahomey était resté en dehors des combinaisons du gouvernement. Broquant et surtout Bouët avaient nettement écarté la pensée de réoccuper l'ancien établissement de Ouida (Whydah).

C'est donc bien de leur propre mouvement que les Régis demandèrent au gouvernement la permission d'installer un comptoir, à leurs risques et périls, dans les ruines du fort français. Exposé, dès le XVIII[e] siècle, aux tyranniques vexations des rois dahoméens qui avaient fait songer à le transférer à Lagos en 1788, il avait été très maltraité après son abandon. On avait essayé, à diverses reprises, de le détruire par l'incendie; même ses canons avaient été mis en batterie devant les murailles pour les démolir. Pourtant, les bâtiments, plus vastes que ceux des anciens forts voisins des Anglais et des Portugais, présentaient un aspect moins délabré. On y voyait encore, assises sur leurs affûts pourris, quarante deux pièces de canon, mangées de rouille; leurs constructions, en argile rouge du pays recouverte de quelques briques, pouvaient encore être utilisées. Attachés aux traditions, les despotes d'Abomey avaient continué à considérer le fort comme possession française. Le dernier directeur, en partant, avait laissé ses pouvoirs à un mulâtre qui avait continué de payer les *coutumes* au roi jusqu'en 1803. Bouët, reçu par son fils, avait trouvé le pavillon blanc flottant sur les ruines et les archives conservées intactes dans leur armoire (1). Tout un village, peuplé des anciens esclaves du fort, était connu sous le nom de Salam français. On n'y comprenait même plus notre langue, à l'exception du vieux gardien qui en savait encore quelques mots, mais le souvenir de la France y était resté vivace et respecté. La visite de Bouët y devait être accueillie avec enthousiasme.

Dans leurs lettres au ministre de la marine et des colonies du 26 juin et du 7 août 1841, les Régis faisaient valoir la nécessité de

(1) Voir une autre tradition rapportée par M. Charles-Roux. *Le Dahomey*, 1892.

prendre pied sur la côte de Guinée à côté des Anglais qui s'emparaient peu à peu de tous les points principaux et se proposaient bientôt « d'interdire aux pavillons étrangers le commerce libre dans les lieux où ils étaient établis ». Déjà ils avaient dû solliciter le concours du commandant de la station navale, Bouët, pour n'être pas gênés dans le commerce de l'huile de palme qu'ils avaient entrepris. Le fort était en très mauvais état ; il fallait au moins pour le réparer, 25 à 30.000 francs. Les Régis offraient de dépenser cette somme si le gouvernement ne pouvait la fournir. Ils demandaient de pouvoir arborer le pavillon français et de donner au fort le nom de Louis-Philippe. Le ministre accorda l'autorisation, sauf la permission d'user du pavillon comme porte-respect. Il ne garantissait pas à l'établissement marseillais une protection bien efficace en cas de tracasseries de la part des indigènes, le nombre des bâtiments de la station navale étant insuffisant. D'autre part, la concession du fort était toute temporaire et « sujette à être reprise sans indemnité en cas de besoin imprévu pour le service de l'Etat ». Enfin, le ministre ajoutait : « Vous n'ignorez pas que le principal commerce qui se fait à Whydah est le criminel trafic des esclaves et que le commerce du morphil et de l'huile de palme n'y a encore qu'une importantce fort secondaire. Je ne doute pas que vous ne soyiez dans la ferme résolution d'interdire à votre agent toute participation directe ou indirecte dans les opérations de traite des noirs. Je dois cependant vous déclarer que tout rapport des commandants des bâtiments de l'Etat, qui signalerait votre délégué comme étant impliqué dans ces transactions, serait immédiatement suivi de la révocation du droit d'occuper le fort et les dépendances. » Un mois après, le capitaine Provençal partait, le 5 octobre 1841, pour diriger le premier établissement français créé sur la côte d'Afrique. Il était parfaitement accueilli par les officiers du roi de Dahomey, grâce à l'appui, ménagé d'avance, du tout puissant traitant brésilien Francisco de Souza, depuis longtemps établi à Ouida.

Au même moment, après trois ans d'hésitations, le gouvernement se décidait à créer les forts demandés par Bouët en 1839. Il avait fini par se prononcer contre le système des compagnies en faveur de l'initiative individuelle. L'activité nouvelle des Anglais l'avait poussé à se hâter. Ceux-ci ne s'imposaient-ils pas des sacrifices mal récompensés pour coloniser les rives du Niger et leur ministre

des colonies ne venait-il pas d'instituer une vaste enquête dont la conclusion (1) avait été de proclamer la nécessité de réorganiser sur des bases plus larges les comptoirs de la côte d'Or, de relever les anciens forts d'Apollonia, de Ouinneba (Winnebah), de Ouida, abandonnés depuis 1822, et d'en créer d'autres ?

A la suite d'un rapport soumis au roi par l'amiral Duperré, le 29 décembre 1842, Bouët, alors gouverneur du Sénégal, fut chargé d'installer trois comptoirs fortifiés à Garroway, Assinie et au Gabon, avec un matériel tout préparé dans les arsenaux de Brest et de Toulon. En deux mois (juillet-août 1843) Bouët remplissait heureusement sa mission à Assinie et au Gabon, puis à Grand-Bassam, choisi au dernier moment pour remplacer Garroway. Un blockhaus central, servant de logement à la petite garnison d'environ trente hommes, et de réduit pour la défense, flanqué aux quatre angles de magasins, à l'intérieur d'une enceinte carrée, tel était le modèle économique adopté par le ministre pour les nouveaux établissements français (2). Le gouvernement avait enfin accompli sa tâche en assurant aux marchands la protection qui leur était nécessaire. Il fut déçu de leur peu d'empressement à en profiter.

Victor Régis avait noué avec Bouët des relations d'amitié destinées à devenir plus étroites. En novembre 1842 il félicitait le gouverneur de la mission dont il était chargé; il préconisait comme points d'établissement Assinie surtout, puis Grand-Bassam ou Jack-Jack; il se déclarait prêt à « y faire l'école commerciale à l'abri de la protection d'un point militaire ». Mais il n'était pas disposé à s'établir au Gabon ou à Garroway. L'abandon de ce dernier point par Bouët et son remplacement par Grand-Bassam peuvent donc être attribués aux suggestions de Régis. Le gouvernement avait fait appel à tous les armateurs de France. Des expéditions partirent, en effet, de Gorée, de Nantes, de Bordeaux et du Havre. Mais les capitaines furent effrayés par les difficultés locales et les sacrifices considérables qu'il faudrait faire ; aucune maison ne voulut tenter d'établissement. Le gouvernement promettait pourtant sa protection pour les factoreries, des bâtiments pour loger les agents et les marchandises, des installations pour faciliter les opérations d'embarquement et de débarquement.

(1) V. Annales marit. et colon., septembre 1842.

(2) Au sujet de la création de ces comptoirs, voir Rev. col. t. I, 1844, p. 312-61 et t. II, 1844, p 326-35. — Cf. t. III, 1844. p. 309-30.

Les Régis eux-mêmes étaient devenus très hésitants en 1843 : l'huile de palme était menacée de perdre le débouché qu'elle commençait à trouver en France; elle était supplantée par les graines de sésame importées du Levant. En 1842 on n'en était encore à Marseille qu'aux simples essais du sésame ; dans le premier trimestre de 1843 le port en avait reçu 9.663 tonnes. Etait-ce le début d'une révolution dans la fabrication des huiles? Cependant les Régis se décidèrent, sans enthousiasme, pour ne pas laisser sans utilité les établissements fondés par Bouët : le 24 mars 1844 le capitaine Isnard partit pour fonder et gérer les factoreries de Grand-Bassam et d'Assinie sous la protection de Fort-Nemours et de Fort-Joinville. Les Marseillais furent donc les premiers à représenter la France sur la côte d'Ivoire comme au Dahomey. Ils devaient y rester longtemps seuls.

C'est que le succès fut loin de récompenser leur initiative. Longtemps la situation d'Assinie et de Grand-Bassam resta précaire. Il fallut aux Régis une singulière ténacité pour ne pas les abandonner. Le gouvernement ne remplit qu'incomplètement ses promesses et les déceptions des premiers agents des factoreries furent cruelles. Le passage de la barre était l'occasion de pertes considérables ; les indigènes n'hésitaient pas à faire chavirer eux-mêmes leurs barques pour piller les marchandises. Les capitaines avaient imaginé de placer dans de solides futailles tous les objets qui y pouvaient entrer. « Ces futailles, lancées au milieu des brisants, étaient entraînées vers le rivage au moyen de cordes installées en va et vient par des hommes placés jusqu'à mi-corps dans la mer ; d'autres étaient poussées vers la terre par d'habiles nageurs .» L'emploi de ces « moyens sauvages » n'empêchait pas les avaries et les pertes. Régis avait demandé l'établissement de solides bouées fixes pour touer les pirogues à travers la barre ; l'essai malheureux d'une bouée en sapin, vite détériorée par les vers, ne fut pas renouvelé. Il fut question plus tard de remorqueurs pour faire entrer dans les rivières les voiliers d'un faible tirant d'eau, de pontons établis sur rade pour recevoir les marchandises débarquées. Faute d'installations pratiques les difficultés des débarquements et des embarquements restèrent toujours un grave inconvénient pour la prospérité des comptoirs de la côte d'Ivoire.

Pour leur installation les commandants des postes de Grand-Bassam et d'Assinie n'avaient pu fournir que de misérables barracons. La pluie pénétrait à travers les toitures disjointes à tel

point qu'il fallait garantir les marchandises avec des toiles à voile et tenir des parapluies ouverts sur les lits. Aussi la fièvre et la dyssenterie éprouvèrent-elles cruellement les pauvres agents des Régis. Les indigènes avaient vite remarqué le peu de solidité des cloisons et l'absence de plancher. Par des trous habilement ménagés, des voleurs s'introduisaient dans les magasins. Les Régis durent se décider en 1845 à envoyer de Marseille de solides maisons de bois pour y installer leurs comptoirs.

Mais ces inconvénients n'étaient rien à côté de l'insécurité profonde où vécurent pendant de longues années les agents marseillais ainsi que les faibles garnisons de Fort-Joinville et Fort-Nemours. Elle était habituelle dans ces parages où les indigènes turbulents et pillards recherchaient les occasions de faire du mal aux Européens. Les forts anglais et hollandais de la côte d'Or étaient sans cesse attaqués. En 1828 le fort d'Elmina avait subi trois agressions malgré ses cent pièces de canons. On prétendait que les jalousies des Européens entre eux n'étaient pas étrangères à cette effervescence continuelle des indigènes. A Grand-Bassam les Jacks-Jacks, habitants de la langue de terre qui séparait la lagune Ebrié de la mer, avaient un motif particulier d'en vouloir aux Français. Ces noirs industrieux étaient auparavant les maîtres du commerce sur les lagunes, les intermédiaires obligés entre les indigènes de l'intérieur et les troqueurs anglais. Ils virent d'un très mauvais œil l'établissement des Français qui, dès le début, cherchèrent à se passer d'eux. Leurs intrigues, plus ou moins avouées, allaient susciter aux postes, et surtout aux factoreries, de perpétuels désagréments.

Dès 1840 le nombre des bâtiments de la station navale de l'Afrique occidentale avait été porté de trois à cinq. Mais qu'était-ce que cinq bâtiments pour protéger les intérêts du commerce sur l'immense étendue de côtes qui allait de Gorée au sud du Mossamédès ? Stationnés souvent à Gorée ou en croisière pour surveiller la traite, ils ne faisaient à la côte d'Ivoire que d'insuffisantes apparitions. Les premiers commandants d'Assinie et de Grand-Bassam, Boulay et Martin des Pallières montrèrent une louable activité ; ils parcoururent les abords des lagunes, conclurent des traités avec les chefs des villages, particulièrement avec ceux des Jacks-Jacks. Mais, pour se faire craindre et respecter, il fallait qu'ils pussent se porter rapidement sur les divers points des lagunes et punir aussitôt les infractions commises. En

1846, les Régis réclamaient vivement l'envoi d'un petit vapeur destiné à faire la police des lagunes. L'aîné venait à Paris mettre sous les yeux du ministre le bilan des deux premières années d'exploitation qui n'avaient donné que des pertes. Bouët, devenu commandant de la station navale, était forcé d'intervenir.

Le gouvernement s'était décidé à agir ; mais les événements de 1848 retardèrent l'envoi du vapeur demandé. Pendant ce temps les indigènes s'étaient enhardis : le roi d'Apollonie, Kakoaka, faisait massacrer le lieutenant Thévenard, commandant d'Assinie, tandis qu'une chaloupe de la maison Régis était pillée par les gens des lagunes. Bouët-Willaumez, commandant la station navale, débarqua 200 hommes et incendia plusieurs villages. La leçon servit quelque temps, puis les pillages et les assassinats recommencèrent. Cependant le vapeur tant réclamé, *le Guet N'Dar*, petit bateau à aubes, était arrivé à la fin de 1848. Victor Régis, qui devenait alors le seul chef de sa maison, offrait au gouvernement de contribuer à la police des lagunes et des rivières : il faisait construire dans ce but un bateau, *l'Argus*, auquel l'arsenal de Toulon fournissait deux obusiers et quinze fusils de guerre, renforçait l'équipage par des laptots sénégalais et l'envoyait à Grand-Bassam à la fin de 1849.

Au début de 1852 une nouvelle création était nécessaire ; Martin des Pallières, commandant de Grand-Bassam, aidé de la garnison d'Assinie, du personnel et des embarcations des factoreries, parcourut toute la lagune Ebrié, brûla plusieurs villages, fit reconnaître par tous les habitants la souveraineté de la France et arborer notre pavillon. Les agents de la maison Régis s'étaient distingués par leur intrépidité et l'un d'eux, Louis Lartigue, en fut récompensé par la croix de la Légion d'honneur. Pourtant, moins d'un an après, la guerre éclatait de nouveau. Des nouvelles désolantes arrivaient ; les factoreries étaient menacées ; tout l'Ebrié et l'Assinie étaient en armes ; bientôt les Français étaient enfermés comme prisonniers dans leurs postes. Des plaintes amères arrivaient contre le capitaine de vaisseau Baudin, commandant la station navale ; il avait allumé l'incendie en tirant le canon puis s'était retiré à Gorée où il restait inactif. On l'accusait de se faire le complice des gens du Sénégal qui désiraient l'abandon des comptoirs du bas de la côte. Régis accourut à Paris bien décidé « à lever les masques ». Dans une conférence, tenue en présence du ministre de la marine, où il défendit ses idées

devant le directeur des colonies, le contre-amiral Charner et le commandant Protet, gouverneur du Sénégal, des mesures énergiques furent décidées. On devait construire trois nouveaux blockhaus, deux dans l'Ebrié et un dans l'Akba; deux nouveaux vapeurs, remplaçant *le Guet N'Dar*, feraient la police des lagunes.

Ce programme ne fut appliqué qu'en partie. Le commandant Baudin débarqua en septembre 1853 une forte colonne de 700 hommes, pacifia le pays en un mois et fit signer aux Jacks-Jacks le traité du 12 octobre par lequels ils s'engageaient à ne plus nuire à notre commerce. Pour les contenir le fort de Dabou fut construit et installé par le capitaine du génie Faidherbe. Régis félicitait Baudin de son succès; pourtant il n'augurait rien de bien de la magnanimité qu'il avait montrée vis-à-vis des Jacks-Jacks. En effet, leur mépris des traités nécessitait une nouvelle intervention en 1855. Les gens de Bouboury s'emparaient traîtreusement de huit soldats chargés de recevoir le paiement d'une amende, due pour un méfait antérieur, et les massacraient. Le commandant de la station navale, de Monléon, vint imposer aux Jacks-Jacks un nouveau traité.

Depuis treize ans les Français vivaient misérablement sur cette côte dans des transes perpétuelles. Ce fut la période héroïque des établissements. Malgré les difficultés de toutes sortes, les Marseillais avaient montré une merveilleuse activité. Régis avait indiqué nettement, dans ses instructions à ses agents, et dans de nombreuses lettres aux ministres et aux commandants de la station navale, le programme à exécuter. Les Jacks-Jacks interdisaient aux populations riveraines de faire du commerce avec les Français et leur fermaient l'Ebrié ; Peters, chef de Grand Bassam, tout en recevant les *coutumes* qu'ils lui payaient, voulait garder son monopole et ses relations avec les Anglais; il nous fermait l'Akba (Comoé); enfin Amatifou, chef de Krinjabo, s'opposait de son côté à l'arrivée des caravanes jusqu'à Assinie. Il fallait à tout prix sortir de la situation ridicule où nous nous trouvions. Le seul moyen c'était de bouleverser entièrement les habitudes de la troque, pénétrer dans l'intérieur du pays, remonter les rivières, entrer directement en relations avec les villages et les caravanes. Régis développa ses idées devant une commission parlementaire en 1850 et les fit adopter.

Ses agents, les capitaines Isnard et Lartigue, déployèrent une infatigable énergie pour les réaliser. Dès 1845, Isnard remontait l'une

des branches du Comoé jusqu'à 15 lieues dans l'intérieur. En 1846 il recevait une première chaloupe goélette pontée suivie bientôt de deux autres, spécialement appropriées à la navigation des rivières. Sur ces bâtiments, plus confortables et moins exposés à un coup de main des naturels, les agents des comptoirs ne cessèrent de s'aventurer malgré l'hostilité menaçante de Peters et d'Amatifou qui finit par dégénérer en agressions. Lartigue écrivait dans l'intéressant rapport qu'il rédigeait en 1851 : « J'ai concouru à toutes les explorations qui ont été faites pendant mon séjour; j'ai fait, en outre, cinquante-quatre voyages de troque dans des lieux où les Européens n'avaient jamais pénétré et j'ai mis ces voyages à profit pour étudier les usages, les mœurs, le caractère des indigènes avec lesquels mes opérations me mettaient en rapport. » Il le prouva en publiant les détails les plus complets qu'on eût encore donnés sur le pays et sur les indigènes (1). L'exploration systématique des lagunes d'Assinie, Ebrié et Lahou, des rivières Tanoé, Comoé, Bia, commencée dès 1850 par le *Guet N'Dar*, avait été poursuivie régulièrement par les autres vapeurs du gouvernement aussi loin que le permettaient les rapides. Les agents marseillais avaient toujours accompagné ces expéditions; sur beaucoup de points ils les avaient devancées.

En 1852, V. Régis avait offert au ministre de fonder une factorerie dans le haut pays d'Amatifou, du côté des Achantis, pour attirer à nous le commerce de ce peuple, si le gouvernement voulait y créer un blokhaus. Sa proposition ne fut pas écoutée. Les Marseillais cherchaient aussi à étendre leur action à l'autre extrémité des lagunes. A la fin de 1854, le capitaine Isnard mettait à exécution un projet depuis longtemps caressé en entrant en relations avec les gens de Lahou, pour tâcher d'attirer au comptoir de Dabou l'ivoire et l'or du Baoulé. Cette troisième factorerie venait d'être installée à côté du nouveau fort, à la suite de l'expédition Baudin.

Au milieu des tribulations de cette première période, le gouvernement avait laissé souvent les commandants des postes militaires dans un grand dénuement. Hommes, vivres et matériaux manquaient; la garnison vivait à Grand Bassam dans un « blokhaus pourri » abrité par des « palissades vermoulues ». Les factoreries mieux pourvues avaient souvent secouru les commandants en vivres et en matériel et les avaient aidés de leur personnel.

(1) Son rapport adressé à Victor Régis fut inséré dans la *Revue Coloniale* d'octobre 1851 (p. 329-73) sur la demande du ministre.

Après les démonstrations militaires et les exécutions de 1848, 1852, 1853 et 1855, l'insécurité des postes et des factoreries fut moins grande. Mais les Marseillais avaient dépensé presque en pure perte tous leurs efforts pour donner un grand développement au commerce. Les nombreux traités signés et renouvelés, par les officiers des postes ou des navires de la station navale, avec les chefs restaient stériles à cause des Jacks-Jacks et de Peters le chef de Grand-Bassam. Ceux-ci ne faisaient aucune difficulté de prendre des engagements, quitte à n'en tenir aucun compte. Leur but était toujours d'arriver à expulser les Français. Les troqueurs anglais mouillés sur rade faisaient plus de commerce que les Marseillais avec leurs établissements. En 1851, les premiers avaient traité pour 495.000 francs d'huile de palme, les seconds pour 165.000 francs seulement. Ceux-ci avaient reçu pour 240.000 francs de poudre d'or, un peu plus que les Anglais, parce qu'il était plus facile aux agents des factoreries d'aller la chercher dans les villages.

C'étaient des maisons de Bristol qui profitaient de l'inimitié des Jacks pour les Français. Deux d'entre elles, King et Lowders, employaient, en 1864, vingt-neuf navires pour cette navigation. La fondation de Dabou en plein pays Jack-Jack avait été tout à fait inutile. Les Marseillais ne craignaient pas la concurrence. C'était sur leurs instances que le gouvernement avait laissé la liberté aux navires de tous les pavillons de traiter sur les rades de nos comptoirs. Les Français jouissaient de la même faculté sur toute la côte de Guinée et il aurait été imprudent de s'exposer à des représailles. Mais Régis aurait voulu qu'on contraignît les Jacks-Jacks à se départir de leur persistante hostilité. Il ne s'agissait pas de les ruiner, mais de les forcer à devenir les courtiers des Français. Le moyen de les amener à résipiscence était de les empêcher de traverser les lagunes sur leurs pirogues. Ils interdisaient aux indigènes de l'intérieur d'entrer en relations avec nous ; il fallait retourner cette arme contre eux.

Pendant des années Régis ne cessa de harceler le ministère avec une énergie inlassable pour lui faire adopter la politique qu'il préconisait. Le ministre de la marine Ducos, ancien armateur très dévoué au commerce, recevait favorablement ses avis et Régis le considérait comme un ami. Mais les établissements de la côte occidentale dépendaient des autorités du Sénégal qui leur étaient défavorables et le négociant marseillais réclamait comme une réforme indispensable

qu'ils fussent mis sous l'autorité exclusive des commandants de la station navale. Ceux-ci, pourtant, n'étaient pas toujours très bien disposés et Régis les accusait d'éluder l'exécution des ordres venus de Paris. Bientôt la mort de Ducos (1854) lui enleva l'appui du ministre. L'amiral Hamelin qui lui succéda se souciait moins des intérêts du commerce ; puis la guerre de Crimée absorba toute l'attention et toutes les forces de la marine ; ou bien le Sénégal, où Faidherbe avait fait adopter l'exécution de ses plans, réclamait les crédits disponibles. Pourtant Régis conservait des intelligences au ministère ; il était en correspondance suivie avec le commissaire général Mestro, directeur des colonies, avec son compatriote Autran, commissaire de la marine et secrétaire du ministre Hamelin. Il profitait de ces influences pour essayer d'imposer l'exécution de ses plans aux commandants de la station navale, Baudin, de Monléon, Protet. Il accusait le premier de paresse, le second de timidité ; il comptait sur l'énergie et la bonne amitié du troisième. En réalité tous étaient réduits à l'impuissance par les faibles moyens dont ils disposaient et le manque de crédits.

En 1856, Régis était fatigué des vaines promesses ; il ne voulait plus, disait-il, être mystifié comme il l'était depuis dix ans. Il essaya de peser sur le gouvernement en communiquant aux journaux des nouvelles sur la triste situation de Grand-Bassam. Enfin il eut recours à l'empereur lui-même : il se fit présenter, fut reçu à dîner au palais et invité à remettre à Napoléon un rapport sur la situation des établissements de la côte occidentale. Il répétait depuis longtemps dans ses lettres qu'il abandonnerait les comptoirs si le gouvernement ne se décidait pas à changer de politique. L'état misérable de Grand-Bassam et d'Assinie, disait-il, était une honte. Nulle part sur la côte, sauf chez les Portugais, on ne pouvait rencontrer d'établissements aussi délabrés. Et pourtant il était permis d'espérer, si on le voulait, le plus magnifique avenir. Le pays de Grand-Bassam offrait de superbes ressources. On pouvait y faire la plus belle colonie de l'Afrique. Les Anglais et les Hollandais avaient de superbes établissements sur la côte d'Or et pourtant Grand-Bassam avait plus de valeur. On avait entrepris avec raison la pénétration africaine par le Sénégal, mais Grand-Bassam méritait bien plus d'attirer nos efforts que la vieille colonie.

Malheureusement ces ardents plaidoyers rencontraient de profondes défiances. Outre les adversaires du pays, il y avait les

adversaires de la maison marseillaise. Fallait-il, disait-on, que l'Etat s'imposât de lourds sacrifices dans l'intérêt d'un seul armateur? Régis répliquait que ce n'était pas lui qui avait engagé le gouvernement. C'était pour répondre au désir de son ami Bouët-Willaumez qu'il avait établi ses factoreries. S'il était resté seul sur la côte, c'est que les autres armateurs avaient manqué d'audace. D'autres viendraient si on donnait au commerce l'essor qu'il pouvait prendre. Jusque là il n'avait fait que des pertes. En 1855, Grand-Bassam avait traité 90.000 gallons d'huile, soit 290 tonneaux ; sa factorerie de Ouida en faisait autant en un mois ; pour couvrir les frais généraux il aurait fallu troquer 1000 tonneaux. Ce n'était donc pas par esprit de lucre qu'il maintenait les factoreries, mais par amour-propre et par patriotisme, pour doter son pays d'une belle colonie. « Je vous avoue, écrivait-il au commandant de Monléon, le 29 janvier 1856, que j'aurais été fier d'attacher mon nom à la création de la plus belle colonie que la France possède à la côte occidentale d'Afrique. Dix à douze ans de persévérance dans un pays où nul autre n'a voulu travailler et souffrir sont des titres que je revendiquerais volontiers après le succès. » Grand-Bassam a été jusqu'à ce jour la plus mauvaise de mes factoreries, disait-il encore au commandant Protet en 1857, « il m'a fallu des nerfs d'acier pour ne pas l'envoyer à tous les diables. »

Pour désarmer l'envie Régis proposa de constituer une compagnie de l'Afrique occidentale qui assurerait la prépondérance aux Français sur toute la côte. Il en exposait le plan dans une lettre au ministre du commerce du 29 juin 1856.

« La compagnie devait être autorisée à acquérir des terrains et à former des établissements de commerce sur les points des côtes de Guinée inoccupés par la France ou par d'autres puissances européennes. Il lui serait permis de battre pavillon français avec le signe distinctif de la compagnie. Elle serait autorisée à engager, pour dix ans de service, des noirs du pays qui formeraient la milice destinée à protéger les établissements. Pour compléter ses moyens de défense, il lui serait permis d'avoir des canons et des armes..... La compagnie ne demanderait aucun privilège, aucun monopole; elle serait la sentinelle avancée, elle donnerait l'exemple au commerce français qui serait libre de s'établir à côté d'elle et profiterait même de sa protection. » Régis sollicitait seulement pour elle la concession d'une ligne de vapeurs subventionnée, desservant le Sénégal et

la côte occidentale, analogue à celle que les Anglais venaient d'établir.

« Après l'avis de l'empereur, écrivait-il au commandant Protet, chef de la station navale, le 19 juillet, cette affaire sera portée au conseil et, si le consentement est donné, on ne dira plus qu'on n'agit que pour M. Régis car ce sera l'affaire de tout le monde. Quoiqu'il advienne de mes propositions, l'attention du chef de l'Etat sera portée sur la côte occidentale d'Afrique et nous ne jouirons plus des mystifications sans nombre dont nous sommes gratifiés. » Cette fois Régis croyait toucher au but : le gouvernement marchera, affirmait-il. Son attente fut encore trompée. Les objections des ministres Rouher et Magne firent d'abord écarter provisoirement le projet de compagnie; pour eux la ligne postale ne devait pas dépendre d'une compagnie commerciale. Régis vit ensuite rejeter ses nouvelles propositions pour une ligne de vapeurs mensuelle entre Marseille et le Gabon. Le gouvernement s'occupait alors de créer la ligne du Brésil et préférait faire de celle de la côte occidentale une simple annexe.

En proposant la création d'une ligne postale, Régis avait repris un projet qu'il caressait depuis plusieurs années. Il avait fait faire au ministre Ducos, au début de 1853, des ouvertures qui avaient été bien acueillies. « Je dois à mon pays, avait-il écrit, le concours de mon expérience pour lui conserver la plus belle conquête que la navigation nationale ait faite depuis 1815. » Au dernier moment, toute solution avait été écartée parce que le gouvernement hésitait en même temps sur l'organisation à donner aux services transatlantiques.

Quant à Grand-Bassam et Assinie, il n'y eut rien de changé en 1856. Le gouvernement ne pouvait se décider à en venir aux extrémités avec les Jacks-Jacks. Certains les représentaient comme des victimes de la cupidité des Marseillais qui voulaient les ruiner; leurs mauvaises dispositions provenaient des vexations et des mauvais traitements qu'ils subissaient de la part des agents des factoreries. Régis avait en vain protesté contre ces légendes; il avait envoyé à ses agents de sévères instructions pour leur faire éviter tout sujet de plainte contre eux. Enfin, le gouvernement était retenu par la crainte de complications diplomatiques; les troqueurs bristoliens auraient pu se plaindre de mesures prises contre les Jacks-Jacks et on était aux beaux jours de l'entente cordiale avec les Anglais.

Aussi, la situation des comptoirs de la côte d'Ivoire resta peu brillante. Régis, réalisant en partie sa menace, abandonna celui de Dabou; il devait le réoccuper en 1863 sans plus de succès. Dans une pareille situation, il ne pouvait plus être question d'expansion et de vastes projets; on se contentait de vivre au jour le jour. Cependant, les Marseillais n'étaient plus absolument seuls sur cette côte.

En 1849, le ministre avait fortement patronné une mission organisée par la Chambre de Commerce de Rouen et confiée à un négociant entreprenant, Rousseau, qui faisait depuis plusieurs années le commerce de la côte occidentale. Bouët-Willaumez, commandant de la station navale, avait mis à sa disposition deux de ses bâtiments pour visiter les embouchures du Niger et étudier le parti à tirer du palmiste, l'amande du fruit du palmier, comme graine oléagineuse. Il écrivait au ministre à la date du 24 août 1849 : « J'ai tracé un itinéraire nouveau à M. Rousseau.... Je le conduirai à Grand-Bassam où il étudiera, sous mes auspices, les éléments d'un établissement à y fonder en concurrence de la maison Régis de Marseille (1) ». Il paraît que cette perspective ne tenta pas les Rouennais. L'année suivante, l'ingénieur Colomb, à la suite d'un voyage en Afrique d'où il avait rapporté de violentes accusations contre les Marseillais, avait essayé de fonder une compagnie pour la côte occidentale. Le ministre du commerce avait cru nécessaire de faire connaître à V. Régis, par l'intermédiaire de la Chambre de Commerce, qu'il n'était pour rien dans la formation de cette compagnie concurrente (2). Mais il ne semble pas que cette compagnie ait rien fondé sur la côte.

En 1851, la maison Reynard, de Calais, fonda un établissement à Grand-Bassam. Régis avait écrit à ce sujet à son agent Lartigue : « M. Reynard est venu à Paris pour se mettre en rapport avec moi. Il m'a paru un galant homme et, tout en faisant pour le mieux vos affaires, je vous engage à aller de bonne intelligence avec ses agents et à leur rendre des services quand vous le pourrez. » En 1858, des maisons du Havre avaient des agents à Grand-Bassam. En 1864, le lieutenant de vaisseau Desnouy, remontant l'Akba, trouvait en construction à Alépé la factorerie Marchand. Enfin, la maison Verdier, de la Rochelle, qui allait jouer un si grand rôle après 1870, avait commencé ses établissements.

(1) Archives de la Chambre de Commerce. B, 429. Lettre du 21 novembre 1849.
(2) B, 48. Délibération du 18 décembre 1850.

Malgré de réels progrès, les commandants des comptoirs et ceux de la division navale qui venaient les inspecter, tels que l'amiral Fleuriot de Langle, en 1866, se plaignaient que le faible essor du commerce ne répondit pas à leurs efforts pour lui assurer la tranquillité. Ils accusaient volontiers l'inactivité ou l'incapacité des agents des factoreries. Mais tout s'expliquait par la persistance de la situation dont V. Régis s'était tant plaint au gouvernement. Les Anglais restaient toujours les maîtres du trafic. Outre l'hostilité des Jacks-Jacks contre les Français, l'organisation de la troque favorisait leurs capitaines (1). Quelles qu'en fussent les causes diverses, ni le gouvernement, ni les négociants, n'étaient satisfaits, en 1870, des résultats de trente ans d'efforts et de sacrifices sur la côte d'Ivoire.

Les Régis avaient aussi été déçus dans leur espoir de prendre place sur la côte d'Or à côté des Anglais. Les Danois, dégoûtés des dépenses inutiles que leur coûtait l'entretion de leurs comptoirs, étaient de plus en plus portés à les abandonner. Dès avant 1846, les Régis, au courant de leurs dispositions, pensaient que la France devait en profiter. Le 14 novembre 1846, Louis Régis en faisait formellement la proposition au ministre de la marine. « La traite des nègres, disait-il, est devenue si difficile, que les indigènes, désespérant de cette ressource, s'occupent enfin de culture... C'est tout un horizon nouveau qui apparaît sur cette terre en quelque sorte vierge. Les ressources de la côte d'Afrique sont immenses ; elles ne sont point encore connues et nul doute qu'on ajoutera bientôt de nouveaux produits à ceux qui alimentent déjà le commerce de la troque. Le moment est donc opportun ; il s'agit de prendre position sur les points qui présentent le plus d'avantages. »

Le gouvernement recula devant la dépense et les Régis durent se contenter d'obtenir de la cour de Copenhague l'autorisation d'établir à Accra une factorerie qui était installée dès la fin de 1847. Ils n'avaient cependant pas renoncé à leur premier dessein. En 1850, Victor Régis, envoyé à Paris comme délégué suppléant de la colonie du Sénégal, revenait à la charge auprès du ministre et s'efforçait de faire comprendre les avantages de l'acquisition d'un point de la côte d'Or, spécialement pour la marine de guerre. Cette seconde démarche

(1) Berteaut. *Marseille et les intérêts nationaux*, p. 38-39.

n'eut pas plus de succès. Presque aussitôt les Anglais se hâtaient d'acheter les établissements danois d'Accra et de Quitta pour 250.000 francs. Ils devaient, en 1871, acquérir aussi Elmina et les autres comptoirs hollandais. Ainsi il n'avait pas tenu aux Marseillais que la France n'eût une position bien plus solide sur la côte de Guinée. Ils durent se contenter de créer des factoreries chez les Anglais et de soutenir avec succès la concurrence commerciale sur leur propre terrain. L'agent principal des Régis établi à Jamestown, près d'Accra, dirigeait les opérations des comptoirs secondaires de Dixcove, Winnebah, Prampram, Ningo. Des goélettes reliaient entre eux ces comptoirs et leur permettaient en outre de communiquer d'un côté avec Assinie, de l'autre avec Ouida.

CHAPITRE XII

MARSEILLE ET L'EXPANSION COLONIALE FRANÇAISE AU XIXe SIÈCLE.

III. — *Côte occidentale d'Afrique : Victor Régis (suite).*

Médiocrement heureuse à la côte d'Ivoire et sans résultat pour l'expansion française à la côte d'Or, l'initiative des Marseillais avait été couronnée d'un plein succès au Dahomey. Ce n'est pas que les circonstances les eussent particulièrement favorisés. A leur arrivée, la traite était depuis longtemps le seul commerce habituel de Ouida. Il est vrai que l'activité de ce marché était bien déchue. A cause des *coutumes* exorbitantes exigées des navires par les rois du Dahomey, Lagos et Oui étaient devenus les lieux d'embarquement préférés par les négriers. A Ouida, les vastes *barracons*, jadis pleins de marchandise humaine, étaient maintenant le plus souvent vides. Mais les grands pourvoyeurs de Lagos étaient toujours les Dahoméens, qui avaient besoin d'écouler les esclaves razziés dans leurs perpétuelles guerres. Comment les amener à renoncer à leurs faciles bénéfices pour se contenter de vendre les produits de leur sol avec des profits moindres et beaucoup plus de peine ?

Outre les préventions des rois, seuls maîtres de ce trafic, il fallait vaincre l'opposition des marchands d'esclaves qui avaient maintenu leur quartier général à Ouida. Brésiliens ou Portugais presque tous, ils étaient menacés d'être ruinés si la traite disparaissait pour faire place à un commerce régulier. Ils devaient donc être peu disposés à se laisser supplanter par de nouveaux venus dans la faveur dont ils jouissaient à la cour d'Abomey. L'un d'eux, don Francisco de Souza, depuis quarante ans établi à Ouida, y jouissait d'une énorme influence

due à la fois à son immense fortune et à la protection royale. Celle-ci lui valait une sorte de monopole, les autres traitants n'étant que ses facteurs ou se contentant des opérations qu'il ne voulait pas faire lui-même. Son harem de 400 femmes, la richesse des objets précieux entassés dans ses maisons, les festins de Balthazar qu'il donnait à ses invités, au milieu desquels il restait d'une sobriété extrême, n'étaient pas moins légendaires que la finesse de son esprit, la générosité et la bonté de son caractère, bien éloignées de la barbarie du métier qu'il pratiquait.

L'entreprise des Régis parut donc si aléatoire qu'elle rencontra des incrédules. Puisque la traite était le seul trafic de Ouida, qu'allaient-ils y chercher ? N'étaient-ils pas attirés par les bénéfices qu'elle pouvait procurer et ne lui durent-ils pas les premiers éléments, tout au moins, de leur fortune ? Le bruit en courut à Marseille et se répandit jusqu'à Paris, porté aux oreilles des ministres par des dénonciateurs. Pourtant, en obtenant l'autorisation d'occuper le fort de Ouida, les Régis avaient pris un engagement solennel. Depuis, ils ne cessèrent, dans leur correspondance, de se féliciter de la disparition de la traite et des progrès du commerce légal ; ils ne manquaient aucune occasion de se vanter d'y avoir la plus grande part. Les chefs de la station navale, chargés de surveiller la traite, ne les incriminèrent pas, et il est bien difficile de croire qu'ils eussent consenti à fermer les yeux. Quelques-uns se bornèrent à trouver mauvais que les agents marseillais fussent en relations d'affaires avec Souza. Mais comment eût-il pu en être autrement ? Il était difficile même de passer seulement à Ouida sans avoir avec lui quelque contact. On peut lire les récits des officiers de marine reçus dans la maison et à la table du puissant négrier.

Les Régis avaient d'ardents ennemis. En 1846, le *Journal des Débats*, le *Moniteur*, publiaient des correspondances qui les attaquaient ; il y était question de bénéfices exagérés, de monopole commercial. Ils répondirent avec vigueur qu'ils ne revendiquaient pas d'autre monopole que celui de l'intelligence et de la hardiesse, mais ils n'eurent pas à se défendre contre des accusations de traite.

Cependant le capitaine Blanchély, envoyé en 1846 pour gérer le comptoir de Ouida, envoya bientôt des révélations sur les agissements coupables de son prédécesseur Brüe. Celui-ci, qui avait remplacé en 1843 le capitaine Provençal, fondateur de l'établissement, l'avait

fait péricliter, avait ruiné le prestige des Français, en même temps qu'il participait pour son compte aux opérations des négriers. Au reçu de ces nouvelles, l'émotion fut vive chez les Régis. Il fut question d'abandonner Ouida. L'organisation de la maison fut transformée et V. Régis, l'aîné, en garda seul la direction à partir du 1er janvier 1848. Pour éviter, sans doute, toute occasion de nouvelles manœuvres illicites, les goélettes, qui faisaient le va et vient pour la troque entre la côte de Guinée et le Brésil, furent vendues. En 1850, V. Régis crut devoir saisir de ces faits la commission nommée par le ministre pour s'occuper des établissements de la côte d'Afrique. Il fut étonné d'apprendre que le gouvernement avait été tenu au courant par des rapports d'officiers de marine, par des dénonciations d'Anglais et de Français, que des enquêtes avaient été ordonnées et que la factorerie était tenue en suspicion.

Ce qu'il y a de certain c'est que les Régis, comme ils le proclamaient fièrement, avaient contribué autant que les croisières à faire disparaître la traite, en procurant aux Dahoméens une nouvelle ressource par la vente de l'huile de palme. Le capitaine de corvette de Monléon, futur chef de la station navale, qui visita, le premier, le nouveau comptoir français, écrivait en novembre 1844 : « Le commerce licite ne date, pour ainsi dire, à Whydah, que de l'établissement de la factorerie d'huile de palme établie par la maison Régis. » En 1851, un écrivain de la *Revue des Deux Mondes* rendait indirectement hommage à l'heureuse influence que celle-ci exerçait. Parlant des croisières, dans un article sur le Dahomey, il constatait que « d'autres mesures non moins efficaces pouvaient amener plus rapidement peut-être l'extinction de l'affreux trafic. ». Il entendait par là le « développement du commerce légitime (1). »

Ce n'était pas sans peine que les Régis purent créer celui-ci. Il fallut non seulement habituer les Dahoméens à récolter l'huile de palme et à la vendre, mais aussi les Français à l'acheter. Les premiers, en France, ils eurent confiance dans l'avenir industriel de ce produit ; il fallut des années de patience et d'efforts pour en vulgariser l'emploi. On commençait à introduire dans la savonnerie l'usage des graines oléagineuses pour suppléer à l'insuffisance des huiles d'olive. Les Marseillais expérimentaient depuis 1830 les sésames du

(1) Paul Merruau. *Le Dahomey et le roi Guézo*, 15 décembre 1851.

Levant. Vers 1840 ils faisaient venir les premières arachides de Gambie. Il était tout naturel de songer à l'huile de palme de la côte de Guinée. Les Anglais en consommaient déjà des quantités considérables à la fois pour la savonnerie, la fabrication des bougies et le graissage des machines.

Cependant, en France, les circonstances restèrent longtemps désavantageuses. D'abord, les droits de douane étaient prohibitifs, Victor Régis obtint qu'ils fussent abaissés à deux reprises pour encourager ses essais. Les Anglais écoulaient dans leurs colonies et dans l'Amérique du Sud une grande partie de leurs savons fabriqués à l'huile de palme, qui avaient la propriété d'être solubles dans l'eau de mer, mais le régime douanier ne favorisait pas les exportations marseillaises. Régis demandait, en 1841, que les savons à l'huile de palme pussent bénéficier de la même prime à la sortie que les savons à l'huile d'olive, c'est-à-dire du remboursement des droits payés à l'entrée sur la matière première ; il sollicitait encore la même faveur en 1854.

Le plus difficile fut de conquérir le marché national. Les consommateurs français, habitués aux savons blancs et marbrés de Marseille, repoussaient les savons à l'huile de palme à cause de leur couleur jaune. Dès 1834, un petit fabricant de savons de Marseille, Deschaud, avait pris un brevet pour la décoloration de l'huile de palme. Les Régis firent un arrangement avec lui en même temps que, pour créer un courant d'exportation, ils envoyaient de tous côtés des échantillons des nouveaux savons. Mais le procédé Deschaud n'était pas pratique et les expériences continuaient sans grand succès. La Société de Statistique de Marseille avait inutilement préconisé les avantages de la nouvelle matière première dans un rapport publié en 1837. La Chambre de Commerce restait sceptique en 1840. En 1844, son secrétaire Berteaut en était encore à souhaiter la possibilité de décolorer les savons jaunes, ou la disparition des préjugés qui le discréditaient.

Longtemps les Régis furent donc obligés de s'ingénier pour parvenir à vendre les huiles qui leur étaient adressées. Les cinq premiers fûts débarqués à Marseille en 1834 avaient été très mal vendus. Les premiers arrivages importants durent être expédiés sur Nantes et le Havre. En 1843, la vogue soudaine des sésames sembla leur enlever tout espoir de succès à Marseille ; il fallut acheminer les huiles vers

Amsterdam, Hambourg et Stettin. Enfin, en 1852, le Marseillais Rougier prenait un brevet d'invention pour un procédé de décoloration de l'huile de palme aussi simple qu'économique. Régis ne fournissait alors à la stéarinerie et à la savonnerie marseillaises que 1.500 à 2.000 tonneaux par an. L'huile de palme devenant propre à la fabrication des savons blancs et marbrés, il comptait sur un débouché de 20.000 à 30.000 tonneaux. Il montait lui-même une usine pour l'application du nouveau procédé. En 1854, il pouvait recommander au ministre les savons blancs de Martin Lemaistre, fabriqués avec 50 o/o d'huile d'olive et 50 o/o d'huile de palme, qui atteignaient à la perfection. Enfin, le succès était assuré. Les Régis avaient donc été de hardis initiateurs. A eux l'honneur d'avoir découvert la source de richesse qui assurera pour longtemps la prospérité d'une de nos plus intéressantes colonies. On voit par là combien peut être féconde l'union des efforts des industriels et des négociants.

Cependant, dès avant 1850, les Marseillais avaient vite conquis à Ouida une situation qui releva le prestige détruit du nom français. Le capitaine Provençal avait restauré et habilement aménagé les constructions en ruines de l'ancien fort. Placée à l'intérieur d'un rectangle d'un peu plus d'un hectare, entouré de fossés profonds de cinq mètres et larges de quatre que traversait un pont-levis, la factorerie avec ses magasins disposés autour de vastes cours, ses cabanes où couchaient les travailleurs indigènes et le logement des agents européens offrait un aspect assez imposant. Pour la garde du fort, une milice noire avait été organisée, dont l'agent était le capitaine et les employés blancs les officiers. Afin de lui donner plus de prestige, Régis envoyait des uniformes en 1850 et obtenait la permission d'arborer un pavillon spécial, le drapeau tricolore orné d'un liseré blanc. En 1856, la petite troupe de trente soldats recevait un nouvel équipement, cinquante nouveaux fusils et quatre pièces de canon du calibre six. L'agent avait ordre de faire faire l'exercice deux ou trois fois par semaine et la parade le dimanche. De temps en temps, après les manœuvres devant le fort, une fête était donnée aux habitants du village français ; on distribuait un baril de tafia et les danses se prolongeaient toute la journée.

Le prestige des Français, les avantages de la liberté et le privilège d'échapper aux vexations des fonctionnaires dahoméens avaient attiré dans le *Salam*, ou village français, une population de plus en

plus considérable soumise à l'autorité des agents de la factorerie. Elle s'élevait à 800 habitants en 1852, à 1200 en 1856. Les Marseillais y recrutaient facilement en tout temps une main-d'œuvre abondante. En vertu d'un accord conclu avec le roi Guéso, les habitants du Salam avaient été déclarés libres et exempts du service militaire, tout en restant soumis au commandement politique du yavogan ou gouverneur de Ouida. Ils étaient obligés de travailler quatre jours par semaine, moyennant salaires, pour la factorerie et ces salaires avaient été fixés. Des équipes de maçons, de charpentiers, de tonneliers, de forgerons, avaient été dressées. Les malades étaient soignés gratuitement et recevaient la moitié de leur paye ; les mariages étaient facilités par des avances de marchandises à tous ceux qui se conduisaient bien. Les cases incendiées étaient reconstruites aux frais de la factorerie. Pour remédier à l'inconvénient de la distance de la mer, un télégraphe marin, placé sur un des bastions du fort, permettait de communiquer avec la succursale établie sur la plage et, au besoin, avec la rade.

Le capitaine de corvette, de Monléon, qui visita Ouida en 1844, signalait déjà dans son rapport la prospérité de la factorerie due incontestablement, d'après lui, à l'activité et à la capacité du résident Brüe. Les marchandises françaises les moins favorisées avaient été vendues, disait-il, avec un bénéfice de 120 o/o. Le ministre Cunin-Gridaine, au reçu de ce rapport, s'empressait de témoigner sa satisfaction à la Chambre de Commerce de Marseille et se félicitait principalement de l'importance prise par les expéditions d'huile de palme. Elles avaient été de plus de 600 tonnes en 1843, et avaient plus que doublé en 1844. Il recevait avec faveur le rapport adressé presque en même temps par l'agent de la factorerie de Ouida et proposait aux Régis de l'insérer dans la *Revue coloniale*. Bientôt, les Régis faisaient faire des essais d'amandes de palme, noyaux du fruit du palmier à huile. Les Anglais avaient été les premiers à en faire venir de Sierra-Leone. Il fallut à la fois en trouver l'emploi à Marseille et habituer les Dahoméens à un nouveau travail, l'extraction des amandes de leur coque. En 1855, V. Régis pouvait écrire à son agent de Ouida que le problème était enfin résolu, qu'il pouvait expédier sans crainte des quantités illimitées d'amandes de palme. L'*Elaïs guineensis* allait alimenter dès lors toute une nouvelle branche de commerce. La valeur des importations de la factorerie en France avait dépassé

400.000 francs en 1847 et 1.000.000 en 1854. L'année suivante, à la première Exposition universelle, une médaille d'or était décernée à V. Régis pour la collection qu'il avait envoyée des principales provenances des comptoirs de la côte d'Afrique et des produits manufacturés qui en étaient tirés.

Il avait su triompher de la concurrence à outrance que lui firent les anciens négriers quand la traite fut devenue impossible, après 1850. Tous s'étaient mis à sa suite à entreprendre les affaires d'huile. En 1852, le commodore anglais Bruce avait maintenu longtemps un blocus rigoureux sur toutes les côtes du Bénin, sous différents prétextes. Il en avait exempté Badagry, où était établi un comptoir anglais, pour y attirer toute l'huile de palme. Régis avait vivement protesté à Paris et à Londres. Il était allé lui-même trouver notre ambassadeur, le comte Walewski, pour stimuler son zèle. Il avait fait soutenir cette thèse que Ouida était colonie française, que le pavillon national flottait sur la factorerie. Le commodore Bruce reçut l'ordre de ne pas gêner le commerce des Français. La mission du lieutenant Forbes, envoyé pour la seconde fois à Abomey, n'eut pas le succès commercial qu'en attendaient nos rivaux. Le vieux fort de Ouida, occupé, paraît-il, un instant par quelques marchands en 1844, restait abandonné. En 1860, quelques missionnaires protestants représentaient seuls les Anglais sans porter ombrage aux Marseillais.

Ceux-ci s'étaient assuré pour longtemps un avantage important pour leur commerce en se procurant en abondance et à bas prix les cauris, monnaie indispensable des opérations de traite sur toute la côte. Les Régis avaient commencé par faire faire des recherches pendant cinq ans dans l'Océan indien : ils conclurent des traités avec les chefs de Maldives ; leur associé Jérôme Borelli en faisait venir des Philippines ; puis ils eurent un navire spécial qui allait les chercher dans l'Inde ; enfin, un agent établi à Zanzibar leur en recueillait sur la côte orientale d'Afrique. Les Hambourgeois, qui avaient auparavant le monopole de l'importation des précieux coquillages en Guinée, avaient dû quitter la partie et s'en aller jusque dans les mers de Chine pour s'en procurer. Ne pouvant rien traiter sans cauris, forcés de recourir à la factorerie française pour en acheter à des conditions onéreuses, les Portugais avaient été habilement placés par leurs concurrents dans une situation défavorable.

Les progrès de l'influence française à la cour d'Abomey avaient

été bien plus remarquables encore que ceux du commerce. Chaque année l'agent principal de Ouida faisait le voyage de la capitale pour offrir au roi des cadeaux et se maintenir dans ses bonnes grâces. Brüe s'y rendit le premier en 1843 avec le fameux Francisco de Souza, protecteur des Français, mais heureux sans doute, aussi, de pouvoir surveiller leurs démarches. Il fut bien reçu par Guéso et se vit, non sans surprise, questionné par lui sur Napoléon ; le monarque africain retardait quelque peu (1). Guéso, et plus encore son fils, Gléglé, firent toujours bon accueil aux agents marseillais et aux présents habilement variés, pièces d'étoffes, verroteries, poudre, armes, qu'ils leur apportaient. Retenus souvent à Abomey pendant les sanglantes fêtes annuelles de la *Grande coutume*, les Français ne manquaient pas de marquer leur réprobation pour ces affreux sacrifices en se faisant dispenser d'y assister. Touchés par les récits de leurs agents, les Régis conçurent un ingénieux projet pour mettre un terme à ces massacres en rachetant les esclaves qui y étaient destinés. Ceux-ci auraient fourni la main-d'œuvre que la traite n'amenait plus dans nos vieilles colonies (2).

Cependant la maison marseillaise se plaignait de n'être pas assez secondée dans sa tâche par le gouvernement. Des mois et des années s'écoulaient sans qu'on vît les bâtiments de la station navale montrer le pavillon français sur la rade de Ouida. Les croiseurs des Anglais y paraissaient, au contraire, fréquemment. Un de leurs nationaux avait reçu le titre d'agent consulaire que Régis sollicitait en vain pour son agent. Même, en 1850, les fautes de l'agent Brüe et les intrigues de l'ingénieur Colomb, venu à la côte pour susciter des embarras à la maison Régis, avait momentanément discrédité les Français. C'est pour relever leur prestige que V. Régis obtint, en 1851, d'une commission parlementaire et du gouvernement, l'envoi d'une ambassade à Abomey. Il la fit confier au lieutenant de vaisseau Auguste Bouët, frère de l'amiral Bouët-Willaumez, qui était au courant de ses projets. Il s'agissait d'établir plus solidement et de mettre à l'abri de nouvelles intrigues la situation et les privilèges de la factorerie. Bouët emportait des cadeaux modestes : deux obusiers montés sur affûts, une paire de pistolets, une tente arabe, des drapeaux étaient les principaux.

(1) Voir la relation de ce premier voyage français au Dahomey dans la Revue coloniale de 1845. (T. VII, p. 55-68).

(2) Voir ci-dessous, chapitre XVI.

Mais, si le ministère était parcimonieux, Régis annonçait qu'il était décidé à être très libéral, car, comme il l'écrivait à son agent Cases, la « circonstance était solennelle. » Le lieutenant Bouët, accompagné de Cases, reçut le meilleur accueil de Guéso et signa avec lui le traité d'amitié et de commerce du 1er juillet 1851 (1). Quelques jours après le roi concluait une convention particulière relative au fort de Ouida. Il en reconnaissait la possession aux Marseillais, confirmait l'obligation imposée aux gens du Salam français de se tenir à la disposition de la factorerie, accordait aux employés toutes sortes de garanties pour circuler dans le pays. De retour à Ouida, un accord fait avec le Yavogan, ou gouverneur, régla de nouveau les salaires pour toutes les catégories de travaux auxquels pouvaient être employés les ouvriers du Salam. C'est après l'ambassade de 1851, surtout, que le crédit des Français fit des progrès rapides.

Régis ne manquait aucune occasion de frapper l'imagination des Dahoméens. Le récit, sans doute enjolivé quelque peu par nos Marseillais, des exploits de l'armée française en Crimée, excita chez Guéso un véritable enthousiasme, qui se traduisit par une demande de cadeaux tout spéciaux. Régis fut chargé d'obtenir de l'empereur son portrait en pied et en uniforme, celui de l'impératrice et de Napoléon Ier, à pied ou à cheval. Pour faire honneur à la France, le souverain d'Abomey réclamait encore un grand drapeau royal tricolore en soie à franges d'or avec un éléphant au milieu dans le blanc et l'inscription : au roi du Dahomey, trois autres grands drapeaux tricolores en laine pour ses ministres et trente drapeaux en coton, plus petits, pour les chefs de provinces. Régis joignit à cet envoi une collection de grandes lithographies coloriées et encadrées, représentant des batailles des deux règnes impériaux, pour mieux lui inculquer la supériorité de la France.

Ainsi, il semblait que le drapeau français devenait celui des Dahoméens. Les Anglais avaient essayé en vain, à diverses reprises, de leur faire adopter leur pavillon. Bientôt Guéso donna une preuve plus extraordinaire de son admiration pour Napoléon et pour la France. Bravant les préjugés séculaires de son peuple, qui défendaient aux princes dahoméens de voir la mer, et l'influences des féticheurs, il sollicita la faveur d'envoyer en France deux de ses fils pour les

(1) Voir ce traité dans de Clercq. *Recueil des traités*, t. VI.

y faire élever. Régis s'empressait d'écrire à l'empereur, le 24 février 1856, pour lui transmettre la demande du souverain africain. « Il y a là, disait-il, une occasion providentielle de progrès et de civilisation. Le Dahomey est encore le pays des sacrifices humains ; il était autrefois le foyer de la traite des noirs. L'armateur qui a l'honneur de vous adresser cette supplique est le fondateur du commerce de la côte occidentale d'Afrique.... Par ses efforts persévérants, il est parvenu à substituer le commerce d'échange à l'infâme trafic de la traite des noirs; il a fait comprendre le prix des bras et diminuer le nombre des sacrifices et des victimes.... Il vous est réservé une conquête qui, insignifiante en apparence, peut avoir dans l'avenir les plus précieux résultats pour la religion et pour le commerce. Le roi du Dahomey.... a demandé des missionnaires catholiques..... Son paganisme emprunte des sujets d'admiration à notre culte et à notre histoire; aussi, le désir de faire élever deux de ses fils en France, désir dont je suis heureux d'être l'organe auprès de Votre Majesté, recèle peut-être les plus grands desseins de Dieu ».

Par une lettre du même jour adressée au ministère, à son compatriote Autran, Régis marquait encore plus fortement l'importance qu'il attachait à la démarche de Guéso. « J'ai fait, lui écrivait-il, des choses utiles en Afrique..... J'ai gagné des millions dans mon commerce; je possède aujourd'hui dix établissements et vingt navires qui les desservent. J'ai donc acquis toutes les satisfactions de fortune et d'amour-propre, mais je voudrais encore attacher mon nom à une œuvre que je mets au-dessus de tout cela. Je vois dans la demande de Guéso une occasion précieuse et providentielle de civilisation pour le plus vaste et le plus puissant royaume de la côte occidentale d'Afrique. Associez-vous à moi pour obtenir du ministre la faveur que demande Guéso et soyez certain que nous ferons une bonne œuvre ».

L'autorisation fut en effet accordée et même un navire de guerre alla prendre à Ouida les deux petits princes. A cette occasion, le lieutenant de vaisseau Vallon, futur amiral, fit le voyage d'Abomey accompagné de Vidal, l'agent de la factorerie. Outre des cadeaux variés estimés à 8.000 francs, Guéso reçut un présent qui fit sensation. Il avait manifesté le désir d'avoir chez lui les fétiches des chrétiens pour lesquels il montrait la plus grande vénération. Vidal conduisit donc en grande pompe sept statues de grandeur naturelle, en plâtre

violemment colorié, représentant Dieu, saint Paul, saint Laurent, saint Etienne, saint Roch, saint Vincent de Paul, saint Bernard. On ne dit pas ce qui avait inspiré ce choix éclectique. Sur l'ordre du roi, les plus grands honneurs furent rendus aux fétiches dans le voyage de Ouida à Abomey. Il fallut lui expliquer les attributions et les pouvoirs de chacun d'eux. Pour mieux retenir leurs noms, Guéso en affubla sept de ses sujets qui durent s'en souvenir en toute occasion sous les peines les plus sévères. En retour de ces largesses, Guéso voulut, lui aussi, envoyer ses présents à l'empereur. Régis fut chargé de lui faire parvenir des tissus dessinés et brodés par les femmes du roi, des drapeaux dahoméens et des spécimens divers de la civilisation dahoméenne réunis par ses généraux.

L'armateur marseillais reçut mission de surveiller pendant leur séjour en France les deux princes dahoméens, qui prirent place sur les bancs du lycée de Marseille. De nombreux Marseillais ont conservé le souvenir de leurs camarades Badou Guéso et Badou Roussou, qu'on leur présenta solennellement un beau matin, le 16 février 1857, comme les fils d'un ami de S. M. l'Empereur. L'aîné retourna au Dahomey, ses classes terminées, après avoir montré beaucoup de goût pour l'équitation, mais fort peu pour les études classiques. Le bruit courut faussement qu'il était devenu le roi Gléglé. Le plus jeune, Badou Roussou, était mort de la fièvre typhoïde cinq ou six ans après son arrivée en France. Le voyage des deux fils de Guéso n'avait pas été, comme l'espérait Régis, le prélude de la conversion et de la civilisation des Dahoméens, mais l'influence française avait continué de grandir. Cependant, jusqu'après 1860, aucun agent officiel ne représentait la métropole à Ouida où la maison marseillaise restait la seule installée.

V. Régis, en grand négociant qu'il était, avait la largeur de vues d'un véritable colonisateur. Il avait conçu le grand dessein d'enrichir le Dahomey par la culture et, du même coup, d'y faire disparaître l'affreuse coutume des sacrifices humains. C'est vers ce but qu'il porta tous ses efforts à partir de 1850. Il mit au service de cette grande cause toute l'influence qu'il avait pu acquérir à la cour d'Abomey. Dès 1846 il donnait pour instructions au capitaine Blanchély de faire des essais avec les arachides et les graines de l'indigotier sauvage du Dahomey. En 1850 il exposait ses vues au ministre de la marine. Le sol du Dahomey produisait à l'état sauvage

l'indigotier et le coton, mais les tentatives de culture de ces deux plantes au Sénégal paraissaient peu encourageantes. D'après les expériences faites depuis deux ans autour de la factorerie, la réussite de l'arachide était certaine, celle du sésame possible. Il ne manquait qu'une chose, la main d'œuvre ; or les gens du Salam étaient indispensables pour le service de la factorerie ; les guerriers dahoméens méprisaient la culture, mais Régis proposait un moyen. Il demandait l'autorisation de traiter à ses frais avec le roi de Dahomey pour racheter un certain nombre d'esclaves qui seraient tenus seulement de travailler pendant dix ans pour lui ; ils seraient ensuite libérés au même titre que les autres habitants du Salam. Les Dahoméens pourraient être entraînés peu à peu par l'exemple à faire travailler leurs esclaves aux champs. Ainsi on pourrait à la fois « inaugurer l'agriculture dans une partie de l'Afrique », arracher au supplice et à la traite quantité de malheureux et « entrevoir la possibilité de voir disparaître un jour l'infâme trafic de la traite des noirs. Concentrer l'esclavage dans l'Afrique, c'était préparer la voie à l'émancipation régulière de la race ».

Le ministre, Romain Desfossés, laissa l'armateur marseillais libre d'agir. Aussitôt celui-ci envoyait à son agent de Ouida, Cases, d'intéressantes instructions où il lui faisait voir toute la portée de la mission qn'il devait remplir auprès de Guéso. « Je serai encore plus fier, lui disait-il, de neutraliser la traite en prouvant aux habitants du royaume de Dahomey que le travail d'un esclave sur les lieux leur rendra encore plus de profit que la vente de ces malheureux... Pour y réussir il ne faut pas des raisonnements, il faut des faits. Commençons par faire cultiver et annoncez en même temps aux cabécères que vous achèterez toutes les arachides qu'ils recueilleront eux-mêmes... Allez à Abomey auprès du roi Ghézo... Dites lui que les pays du Sénégal, de la Gambie et de Sierra-Leone s'enrichissent depuis qu'on a cultivé l'arachide et que son royaume si beau, si fertile, dépassera bientôt ceux qui précèdent, si, comme il l'a fait pour l'huile de palme, il ordonne qu'on cultive l'arachide .» A ces instructions était joint un projet de convention qui fut soumis au ministre et à la commission parlementaire chargée de s'occuper des affaires de l'Afrique occidentale et unanimement approuvé.

L'ambassade du lieutenant Bouët, décidée peu après, donna l'occasion à Régis de poursuivre son dessein. L'agent Cases devait

demander au roi qu'il obligeât ses sujets à cultiver l'arachide sur laquelle il pourrait percevoir la dîme comme sur l'huile de palme. La factorerie s'engageait pour plusieurs années à acheter à un bon prix toute la récolte. Bouët et Cases obtinrent des promesses et, même, l'article 6 de la convention du 7 juillet 1851 donnait satisfaction à l'un des vœux de Régis. Le roi acceptait de louer pour un temps indéterminé l'étendue de terrain suffisante pour des essais de culture autour de la factorerie et aussi un certain nombre d'esclaves, mais il ne prenait pour son compte aucun engagement.

En 1852, l'agent Blanchély, qui retournait une seconde fois au Dahomey, recevait pour principale instruction d'essayer de nouveau de persuader Guéso. Dans la lettre qu'il était chargé de remettre au roi, Régis écrivait: « Les Français sont tes véritables amis, fie-toi à leur loyauté, car ils veulent que tu sois grand et heureux..... En Europe, celui qui cultive la terre est honoré et considéré comme le premier citoyen du pays, car c'est la terre qui nourrit et qui rend la population heureuse...Ordonne à tes sujets de se livrer à la culture, d'y employer tous leurs esclaves, et tu t'apercevras bientôt que tu auras créé une source de bonheur et de richesses. En agissant ainsi tu acquerras des titres à la reconnaissance de ton peuple et à l'admiration de l'Europe. » Régis revenait à la charge l'année suivante; l'arachide d'abord devait être jointe au palmier, après on essaierait le coton. L'impulsion fut enfin donnée, tellement qu'en 1853 le maïs manqua et le roi ordonna de ne pas ensemencer en arachide plus d'un cinquième des terres. En définitive, la culture de cette graine ne put prendre un très grand développement parce que le climat du Dahomey lui convenait moins que ne le pensaient les agents marseillais. Mais celle du palmier s'étendit plus qu'ils n'avaient osé l'espérer. Dès les débuts de l'occupation de Ouida, Guéso, à l'instigation de Régis, avait fait publier dans son royaume l'ordre formel de soigner les palmiers, de les débarrasser des plantes parasites qui les entouraient. L'arbre précieux avait été déclaré fétiche, et sous les peines les plus sévères il avait été défendu de les couper. Alors on avait vu peu à peu se multiplier ces forêts de palmiers cultivés avec soin qui devaient faire plus tard l'admiration des voyageurs au Dahomey (1).

(1) En 1857, Régis engageait son agent Vidal à demander des concessions de terrains pour tenter des essais de canne à sucre.

L'extension de la traite de l'huile avait bientôt décidé Régis à créer de nouveaux établissements sur la côte ; la faveur de Guéso et de son fils Gléglé lui en donna la facilité. Dès 1853, il laissait carte blanche à son agent pour tâter le terrain du côté des Popos, de Cotonou ou sur tout autre point de la côte. Autour de 1860 ses établissements prenaient tout leur développement. Des factoreries ou des succursales étaient créées à l'ouest de Ouida, à Porto Seguro, Grand-Popo, Petit-Popo, du côté de l'est, dans la région populeuse qui avoisinait la lagune Denham, d'abord à Porto-Novo et sur la plage de Cotonou, puis à Godomey ou Jackin, Abomey-Calavi, Avrékété, enfin, tout à fait à l'est, à Badagry. Ainsi la maison Régis faisait flotter le pavillon français sur toute l'étendue des côtes du royaume dahoméen où elle avait devancé ou supplanté les Anglais ; son commerce se chiffrait alors par millions.

Elle n'était d'ailleurs plus seule, après 1860, à représenter l'initiative marseillaise. Un neveu de Victor Régis, Cyprien Fabre, d'une famille d'armateurs ancienne et respectée, s'était séparé de son oncle, à l'école duquel il avait été élevé. Alors les factoreries Fabre se dressèrent partout au Dahomey à côté de leurs aînées et rivalisèrent avec elles d'activité. Au même moment, la maison Daumas-Béraud, plus tard Daumas-Lartigue, vint s'installer à côté des deux autres à Ouida, Porto-Novo et Cotonou, mais sans parvenir à lutter d'importance avec elles.

Enfin, à côté des négociants, les missionnaires avaient paru pour représenter l'action civilisatrice de la France. Dès le début Régis avait voulu hâter la venue de ceux qu'il considérait comme ses meilleurs auxiliaires. Dans une lettre au ministre de la marine de mai 1850, il rappelait qu'il avait demandé leur envoi depuis longtemps au gouvernement, qu'il avait offert de les loger et de les nourrir gratuitement, de faire construire et orner une chapelle à ses frais. Il s'était entendu pour cela avec « l'évêque de Guinée », qui venait de se rendre à Ouida, où il avait été reçu avec honneur et distinction, pour organiser la mission. En 1857, Régis renouvelait ses offres au ministre ; il espérait réussir avec le concours de Mgr Bressillac qui venait de recevoir du Pape l'autorisation de fonder la mission ; Vidal, l'agent de la factorerie, avait ordre de l'aider de tout son pouvoir. Cependant ce n'est qu'en 1862 que le père Borghero, des missions de Lyon, établit définitivement une maison à Ouida, puis à Porto-Novo.

Missionnaires et agents des factoreries vivaient tous dans la plus complète tranquillité en se conformant aux usages du pays, entretenant avec les autorités dahoméennes des rapports souvent amicaux. A peine si quelques coutumes vexatoires, telle que l'obligation pour les Européens de ne plus paraître sur la plage de Ouida après le coucher du soleil, gênaient un peu leur liberté d'allures. Malgré l'isolement, les fatigues du climat et la maladie, la monotone activité de la vie des factoreries, les agents subissaient assez le charme d'une vie large et indépendante pour la regretter souvent quand ils revenaient en Europe après avoir amassé, rapidement au début, plus lentement ensuite, mais toujours s'ils le voulaient, un honnête pécule. Quant aux négociants, la liberté dont jouissait leur commerce leur faisait souvent appréhender par intérêt, autant qu'ils pouvaient la désirer par patriotisme, l'établissement de la domination française (1).

Enfin, la France prit position au Dahomey. Elle y acquit des territoires et des droits qui devaient l'amener fatalement à faire la conquête du pays. Sodji, roi de Porto-Novo, avait demandé sa protection pour éviter les constantes invasions des Dahoméens et leurs rafles d'esclaves. Il avait résisté aux cadeaux et aux menaces des Anglais de Lagos qui eussent voulu lui imposer la leur et avait arboré de lui-même le drapeau français. Un premier traité de protectorat et d'alliance fut signé avec son successeur Mecpon, le 23 février 1863, par le vice-amiral Didelot, commandant la station navale. Il fut malheureusement annulé en 1864 par le vice-amiral Lafon de Ladebat, à la suite d'un dissentiment malheureux; mais, au même moment, la France acquérait Cotonou. Gléglé en fit la cession oralement au capitaine de vaisseau Devaux qui vint le visiter à Abomey en 1864. Un traité signé, le 19 mai 1868, par le lieutenant Arnoux avec le gouverneur de Ouida, la confirma solennellement.

Nous avions, depuis 1861, des agents officiels avec le titre de vice-consuls au Dahomey et à Porto-Novo, choisis parmi les agents des maisons marseillaises. Régis l'avait réclamé inutilement depuis plus de dix ans. C'est en cette qualité que Daumas accompagna le capitaine Devaux à Abomey en 1864, que Bonnaud négocia et signa le traité de 1868, confirmé par le lieutenant Arnoux. L'initiative persévérante

(1) Pour l'organisation des factoreries et la vie des Européens au Dahomey, voir Chaudoin : *Trois mois de captivité au Dahomey*. Paris, Hachette, 1891.

de Régis avait porté ses fruits. La ténacité des Marseillais sut les conserver quand les Anglais essayèrent de nouveau de les leur faire perdre. En 1865, les bâtiments de la station navale anglaise vinrent bloquer Cotonou afin de détourner tout le mouvement commercial sur Lagos, comme ils avaient cherché à l'attirer à Badagry par leur blocus de 1852. Les Marseillais de Porto-Novo obtinrent par leur résolution l'éloignement des croiseurs et évitèrent le bombardement dont on les avait menacés. Deux ans après, nouvelle tentative des Anglais de Lagos ; elle échoua encore devant les mêmes protestations. L'Angleterre devait renoncer à unir un jour ses possessions de la côte d'Or à celles du Bénin.

Régis avait eu des vues sur la côte d'Or avant son unification sous la domination anglaise ; il avait aussi espéré devancer celle-ci sur la côte du Bénin. Au début de 1853, il parlait de la nécessité de créer une factorerie à Lagos, avant que les Anglais y fussent installés. Quelques mois après, l'occasion sembla se présenter de faire davantage. Les indigènes de Lagos étaient en guerre ; les Anglais avaient établi un nouveau roi. L'ancien, Kossioko, songea à s'appuyer sur les Français. Il offrit à l'agent de Ouida, Lartigue, de nous abandonner entièrement Lagos et d'arborer le pavillon français. L'offre ne put être acceptée : les bâtiments anglais bloquaient la côte, tandis qu'on n'avait vu aucun navire de guerre français depuis plus d'un an. Le commandant Baudin promettait d'envoyer un de ses stationnaires qui ne paraissait jamais. Enfin, Régis se décida à envoyer un de ses navires avec mission d'aller trouver Kossioko, avec ou sans le bâtiment de guerre, et de conclure avec lui une convention commerciale. Comme nous venions de faire alliance avec l'Angleterre, il fallait lui persuader de faire la paix avec cette puissance en renonçant à Lagos et à la traite des esclaves. Une factorerie établie dans la résidence de Kossioko attirerait tout le commerce du pays de Jabo (Djébou) où il était tout puissant et Lagos perdrait toute importance. La paix fut en effet rétablie dans le pays et la nouvelle factorerie définitivement placée à Palma, en 1855, à la suite d'un traité signé avec Kossioko par le commandant Ducrest de Villeneuve, officier de la station navale. Le traité fut mal respecté ; les Hambourgeois et les Portugais établis à Lagos intriguaient contre les Français et les bâtiments de guerre n'apparaissaient pas pour les faire respecter. Les

Marseillais devaient supporter l'humiliation de se faire protéger par le consul anglais de Lagos. Cependant, malgré les plaintes contre les vexations de Kossioko, la factorerie de Palma, superbement installée, prospéra. Bientôt, en 1857, une succursale était établie à Lagos même. « Entre Whydah et Palma, écrivait alors Régis, il y a aujourd'hui quarante à cinquante agents, commis et ouvriers français ; il y a aussi toujours plusieurs navires en cours de chargement ; il s'y fait plus de commerce qu'au Sénégal et pourtant ces points restent presque inaperçus. » Cette indifférence du gouvernement fit que, de ce côté, l'initiative des Marseillais devait être sans résultats pour l'expansion française. Plus loin, au delà des bouches du Niger, cimetière des Européens, comme disait Régis, les armateurs marseillais envoyaient des navires troqueurs, vers les Rivières de l'huile, particulièrement à Bonny. Ils parvinrent à prendre place à côté des Anglais qui faisaient là de riches chargements, malgré les difficultés qu'ils cherchèrent à soulever, et à écouler avantageusement des marchandises françaises (1). Plus tard, le lieutenant de vaisseau Fleuriot de Langle signa avec le roi de Bonny un traité de commerce, mais les Marseillais ne firent aucun établissement dans ces parages où les Anglais devinrent de plus en plus prépondérants.

Les besoins de la station navale de l'Afrique occidentale avaient fait créer, sur l'estuaire du Gabon, un établissement considérable dont le caractère resta longtemps plus militaire que commercial. Le fort d'Aumale fondé par Bouët en 1843, carré de 100 mètres de côté entouré d'une palissade, renfermait casernements, hôpital, batterie, poudrière, magasins d'approvisionnements et ateliers. A côté, en 1849, commença à s'élever le village de Libreville. On y vit bientôt le jardin d'essai où Aubry Lecomte fit faire les premières expériences de café, de cacao, de coton. Ici, l'initiative du gouvernement et des officiers prima celle des négociants.

Ceux-ci, les Marseillais tout au moins, avaient déconseillé l'établissement. Leur Chambre de Commerce avait fait remarquer que l'ivoire et le bois de sandal offraient là, sans doute, des aliments sérieux de trafic, mais de nombreuses factoreries étrangères existaient déjà. Il ne manquait pas de points, au contraire, sur la côte de Guinée

(1) Rapport Bouët, 1841. Arch. de la Chambre de Commerce de Marseille, H, 2.

où les Français ne trouveraient personne ayant une position acquise (1). Cependant les Régis pratiquaient la troque au Gabon depuis plusieurs années, comme les armateurs de Nantes. Le premier navire qu'ils avaient expédié à la côte en 1833, le brick *l'Olivier*, s'était même perdu dans l'estuaire, le 6 juin 1834. Mais ces essais n'avaient guère été satisfaisants. Victor Régis écrivait au lieutenant Bouët, qui lui annonçait la fondation prochaine du fort, le 23 novembre 1842 : « Depuis deux ans environ j'ai renoncé à cette échelle où, pourtant, je ferai toucher un de mes navires pour sonder le terrain. » Outre la concurrence des maisons anglaises établies les premières, les Français eurent à souffrir des maladresses du commandant du fort qui ne sut pas protéger leurs transactions contre la malhonnêteté des indigènes. Les Régis se plaignirent vivement au ministre, en 1844, que l'établissement militaire eut gêné leur commerce au lieu de l'aider et les armateurs des autres ports firent entendre les mêmes récriminations.

Cependant les Régis, donnant encore l'exemple et voulant contenter à la fois le gouvernement et leur ami Bouët, envoyèrent le capitaine Scribanis installer une factorerie en novembre 1844. Ce capitaine étant rentré en France pour rendre compte de sa mission, ses armateurs ne se décidèrent à le renvoyer qu'après avoir vu le ministre et avoir obtenu de lui l'assurance que les mêmes errements ne seraient pas continués. Victor Régis écrivait à Brisset, commandant le fort d'Aumale, en août 1845 : « Nous déplorons les récriminations réciproques et l'aigreur qui s'est élevée dans les rapports des officiers de la marine royale et des capitaines marchands ; des fautes ont été commises, il faut les réparer autant que possible et ce but ne peut être atteint qu'en rétablissant l'harmonie. »

Scribanis repartit donc avec une goélette destinée au service de la rivière et des matériaux pour construire une maison plus vaste que la première. Quelle ne fut pas sa déception en arrivant ! Le nouveau commandant avait cru pouvoir s'emparer en son absence des premières installations faites et abandonner en plein air un chargement de bois de sandal qui y était déposé, pour y substituer divers agrès appartenant à la marine. Scribanis ne trouvait aucun magasin pour abriter la cargaison qu'il apportait. Il fallut de nouveau se plaindre. Régis écrivait au comte Bouët Willaumez le 8 avril 1847 :

(1) Lettre au ministre du 29 octobre 1841. Arch. II, 2.

« Veut-on se borner à faire du Gabon un port militaire d'où il faut éloigner les marchands ? Si ce n'est décidé en principe cela existe en fait et je vois avec douleur qu'il faudra recommencer une guerre dans les journaux pour éclairer le gouvernement sur la conséquence de la conduite de plusieurs officiers à l'égard du commerce. Il me répugne d'en venir à pareille extrémité, mais je ne serais nullement disposé à subir des injustices. »

Ces tiraillements expliquent assez l'abandon définitif de la factorerie à peine créée, en 1848. « J'ai abandonné le Gabon, pays de misère, écrivait Régis en 1854, toutes les cargaison de sandal venues dans une année ne valent pas un seul de mes chargements de la côte. » Au même moment l'aide-commissaire Aubry, chargé du service administratif au Gabon, envoyait au ministère un rapport inséré dans la *Revue Coloniale* qui excitait les vives protestations de l'armateur marseillais, par les exagérations qu'il renfermait sur les avantages commerciaux du pays et par ses insinuations sur la négligence des négociants à en profiter. Dans une lettre à Mestro, directeur des colonies, du 22 décembre 1854, Régis qualifiait ce rapport de « si erroné et si ridiculement inexact, pour ne pas dire plus, que les praticiens n'avaient pu attribuer qu'à une inadvertance son admission dans un ouvrage aussi sérieux que la *Revue Coloniale*... . M. Aubry, disait-il, fait des rêves sur le bois de sandal, des comptes à dormir debout sur le caoutchouc, dont nous avons ici une partie en vente à 20 francs les 100 kilogrammes et dont on n'a trouvé l'emploi qu'en Angleterre pour recouvrir des tuyaux de gaz. » Ce passage sur l'inutilisation du caoutchouc, l'une des grandes richesses des pays congolais aujourd'hui, est à retenir.

Un autre rapport officiel inséré dans la *Revue coloniale* de 1857, (1) reconnaissait que le commerce français restait misérable. La situation ne changea pas dans la suite. Un médecin de la marine terminait ainsi sa notice sur le Gabon en 1865 : « Que faire d'un pays qui n'a aucune production régulière? Son commerce d'ébène, de bois de teinture et d'ivoire n'a pas une grande importance (2) ». L'ouverture de l'Ogooué au commerce les années suivantes sembla devoir surtout

(1) Rev. colon. t. XVII, p. 269-75. — Cf Annales des voyages, 1856, t. IV. *Le Comptoir français du Gabon*, par le capitaine Vignon, ancien commandant du comptoir. — Voir aussi une notice de l'amiral Touchard : Rev. marit. et colon. oct. 1861.

(2) Tour du Monde, 1865, p. 273-320.

favoriser les Anglais. Les progrès constatés par certains rapports officiels n'étaient guère sérieux. En 1874, on comptait douze principales factoreries à Libreville et surtout à Glass, le vrai centre commercial, plus en amont à six kilomètres sur le fleuve. Les plus importantes appartenaient à des Anglais, parmi lesquelles les deux grandes maisons Hatton et Cookson et Holt de Liverpool, ou à des Allemands. Deux maisons du Havre faisaient assez piètre figure à côté d'eux. Les Marseillais avaient continué à dédaigner le Gabon. Les déboires qui avaient suivi les essais des Régis, le peu d'abondance de produits oléagineux, le manque de débouchés sérieux à Marseille pour les principaux produits de traite du Gabon, ivoire, caoutchouc, bois divers, expliquaient leur abstention plus que la concurrence étrangère qu'ils ne redoutaient pas d'affronter. Les merveilleuses explorations de Savorgnan de Brazza allaient enfin ouvrir aux Français de nouveaux horizons dans ces parages.

Peu confiants dans l'avenir du Gabon, les Régis avaient porté leurs vues plus loin sur toute la riche côte qui s'étendait des bouches du Congo aux confins du littoral désertique du Damaraland. Les Portugais n'occupaient pas effectivement tous les points de leur colonie actuelle d'Angola; il était donc possible pour la France d'y prendre place à côté d'eux. En 1844, le capitaine Ytier partit fonder des factoreries à Benguela et à Loanda, avec une goélette pour faire la troque depuis le Congo jusqu'à Port-Alexander, vers le fleuve Counene. En février 1845, le même navire, *l'Etna*, emportait les matériaux d'une autre factorerie à installer à Ambriz. Les Marseillais rencontraient là de nombreux concurrents. A Ambriz, en 1845, ils trouvaient sept maisons de commerce déjà établies, trois portugaises, trois américaines et une brésilienne. Les Portugais se montraient peu accueillants pour les étrangers dans leurs ports ; l'importation des marchandises les plus usuelles n'était permise que sous pavillon national, et l'exportation de l'orseille, le produit le plus recherché, était interdite aux capitaines des autres nations. De plus, les autorités locales de Loanda et de Benguela accumulaient les tracasseries. Forcés de leur abandonner un navire et sa cargaison, après de longues chicanes, les Régis réclamèrent par la voie diplomatique, sollicitèrent inutilement une démonstration des bâtiments de la station navale et liquidèrent momentanément leurs affaires dans les ports portugais.

Cependant, ils avaient conçu de vastes projets que Louis Régis exposait dans une lettre au ministre, du 14 novembre 1846 : « Au delà de Cabinda se trouvent les possessions portugaises de Loanda, Nuevo Redondo et Benguela. Les Français n'y sont que tolérés ; ils y subissent des vexations et des entraves dont ils ne s'exonèrent qu'au moyen de sacrifices pécuniaires...

Il faudrait donc, pour organiser un commerce important et riche d'avenir, planter le drapeau français sur un point situé avant Saint-Paul et sur un autre situé après Benguela. Le point le plus convenable au Nord serait Ambriz, à quelques lieues de Loanda... Nous avons déjà fait une tentative de factorerie sur ce point et nous avons dû l'abandonner momentanément parce que nos agents, isolés et sans protection, subissaient des vols continuels de la part des indigènes. Le gouvernement portugais convoite le pays d'Ambriz ; il s'y voit menacé dans son commerce de Loanda. Nous croyons donc qu'il faudrait se presser de prendre l'initiative.

Depuis Loanda jusqu'à Benguela le littoral appartient aux Portugais.... nous vous signalerons en conséquence des points situés au sud de cette dernière ville. La baie de Mossamy (Mossamédès) nous paraît réunir de grands avantages pour une factorerie ; les Portugais ont tenté de s'y établir, mais ils l'ont fait avec si peu d'intelligence qu'ils n'en ont retiré aucun avantage.... Si Mossamédès n'appartient point réellement au Portugal, il faudrait, sans retard, y planter le drapeau français à l'abri d'un blockhaus. Si, par contre, c'est une possession reconnue il faudrait nous porter plus loin ; nous proposons, dans ce cas, le Port Alexander, désigné déjà comme lieu de dépôt de charbon pour les navires à vapeur de la station. Nos capitaines nous font espérer la réussite d'un pareil établissement et la possibilité de se pourvoir, dans une localité voisine, de l'eau qui manque sur ce point. »

En attendant l'application de ce programme, le capitaine Ytier retournait se fixer à Loanda et à Benguela au début de 1847. En 1853, un traité de commerce fut négocié avec le Portugal ; V. Régis suivit de près les pourparlers et fournit des renseignements au gouvernement. Aussitôt le traité conclu, il annonçait au ministre, en juin 1854, qu'il rétablissait ses factoreries de Loanda et de Benguela avec succursales à Ambriz, Ambrisette, Congo et Cabinda. « Cela faisait la douzaine de ses établissements en Afrique ; avec cela et quinze navires la besogne ne manquerait pas. »

Il n'avait pas perdu l'espoir de voir le pavillon français flotter sur les points encore inoccupés par les Portugais. Il avertissait le ministre de la marine, le 19 mars 1855, que les Portugais semblaient préluder par des actes significatifs à la prise de possession de la côte d'Ambriz jusqu'au delà du Congo.

Six mois après on apprenait que la prise de possession d'Ambriz par les Portugais était un fait accompli ; les navires de guerre anglais et américains avaient refusé de saluer le nouveau fort portugais ; le pavillon de guerre français n'avait pas paru. Le gouvernement portugais avait habilement profité de la guerre de Crimée, qui retenait toute l'attention des gouvernements anglais et français ; les protestations restèrent inutiles. Bientôt la position devenait intenable ; il n'y avait aucune protection efficace à attendre de la métropole ; Régis donna l'ordre de liquider ses factoreries en 1856. Ses agents Ytier et Daumas, en se retirant, avaient transporté leur établissement dans l'estuaire du Congo. Régis essayait en vain, en 1857, d'intéresser le gouvernement à cette nouvelle position. Il écrivait aux ministres des lettres pressantes pour leur demander de se hâter de faire planter le drapeau français sur un point quelconque de l'estuaire pour y devancer les Portugais. Pour gagner du temps il offrait de faire conclure des traités avec les chefs par un de ses navires en partance de Marseille, en attendant que le commandant de la station navale pût venir les ratifier. Il fallut encore abandonner le nouveau comptoir ; le grand armateur marseillais s'était fait inutilement le pionnier de l'expansion française sur les côtes méridionales de l'Afrique occidentale.

On pourrait s'étonner, à première vue, que les Marseillais, si hardis à l'est de Sierra-Leone, eussent négligé de porter leurs efforts à l'ouest de la côte de Guinée. Le *bas de côte* était considéré comme le domaine commercial des négociants du Sénégal. Les goélettes des maisons de Saint-Louis et de Gorée exploitaient, en 1840, les comptoirs d'Albreda en Gambie, de Sedhiou en Casamance, les Bissagos, Rio-Nuñez, Rio-Pongo et Sierra-Leone. C'est au delà seulement que les Marseillais se jugeaient impuissants à exercer leur action, du Sénégal, et qu'ils pensaient nécessaire la création d'établissements particuliers en relations directes avec la métropole pour lutter avec quelque succès contre la concurrence des troqueurs étrangers (1).

(1) Berteaut. *Marseille*, etc..., p. 21-22.

Est-ce pour cette raison que la Guinée française actuelle attendit plus longtemps les premiers comptoirs français que la côte d'Ivoire et le Dahomey ? En 1842 et en 1845 des traités avaient cependant été conclus avec divers chefs des Rivières du Sud par nos officiers, Fleuriot de Langle, de Kerhallet, Baudin, Laffon-Ladebat. Celui-ci avait même acquis des terrains en Mellacorée ; dans son rapport, communiqué à la Chambre de Commerce de Marseille, il montrait l'utilité de la création de quelques factoreries permanentes et proposait l'exemple d'un négociant de Gorée, M. de Saint-Just, qui en avait établi une à Malaguia. Mais, en 1857, il n'y avait plus de Français en Mellacorée. Un navire de Marseille y était en détresse ; le capitaine et tout l'équipage, atteints de fièvres, hors d'état de se soigner mutuellement, restaient là sans secours. Sur le croquis dressé par le capitaine de frégate Brossard de Corbigny en 1861 (1), Carabane, Sedhiou et les rivières Nuñez, Pongo, Sungarie, Mellacorée, Scarcies, étaient marquées comme possessions et centres de commerce français. C'était l'interprétation des traités, mais tous ces points étaient-ils réellement occupés ? Ce fut seulement le colonel Pinet-Laprade, successeur de Faidherbe au Sénégal en 1865, qui créa des postes militaires à Boké et à Benty pour protéger les premiers comptoirs établis. Les Marseillais donnèrent encore l'exemple. Vers 1868, Pastré, l'émule le plus brillant de Régis parmi les armateurs marseillais d'alors, avait des factoreries à Gorée, Carabane, Sedhiou, dans la Guinée portugaise ; il étendit ses établissements jusqu'aux Rivières du Sud.

En effet, les Marseillais ne s'étaient pas désintéressés du commerce et de l'expansion coloniale à l'ouest de Sierra-Leone. En 1841, parmi les négociants et armateurs marseillais en relations avec le Sénégal, on citait Fabre fils aîné, Jérôme Borelli, Briqueler, Cohen, Roch Olive, Victor Régis : plusieurs d'entr'eux, parmi lesquels Régis, avaient des comptoirs à Saint-Louis et à Gorée (2).

Au nombre des précurseurs de l'expansion sénégalaise on trouve même un voyageur, Chavanon, marseillais par ses attaches, sinon par ses origines. Après avoir passé toute sa jeunesse aux colonies, occupé en même temps d'études scientifiques et de recherches commerciales, Chavanon, employé dans les bureaux de la marine,

(1) Revue marit. et colon., 1861, t. I.

(2) Voir ci-dessous, chapitre XVI, la part prise par les Marseillais à la mise en valeur du Sénégal.

avait parcouru les Indes orientales avec une mission du gouvernement, de 1825 à 1830. Il en avait communiqué les résultats à l'Académie de Marseille qui l'avait nommé membre associé correspondant en 1831. C'est alors qu'il repartit de Marseille pour le Sénégal, chargé de remonter le fleuve et de suivre la route ouverte trois ans auparavant par Caillié jusqu'à Tombouctou. Il revint à la fin de 1832 et c'est encore à la même société savante qu'il offrit la primeur des résultats de cette nouvelle mission, avant de les publier.

Frappé des inconvénients que présentait pour la pénétration vers l'intérieur la route du fleuve, à cause des vexations des chefs de village, ou celle de terre, suivie par Mollien en 1818, exposée aux incursions des Maures, qui allaient précisément se soulever contre nous en 1832, et conduisant chez des Peuls peu hospitaliers, il avait résolu d'emprunter la voie de la Gambie, d'une navigation plus commode et bordée de peuplades mandingues plus douces. Malheureusement la maladie l'avait empêché d'aller bien avant; il rapportait des observations sur le pays et les mœurs des Mandingues, sur la géologie, les fossiles et un grand nombre de plantes du Sénégal et de la Gambie. Sur cette rivière, il avait fait la rencontre d'un compatriote, Duranton, dont la destinée était singulière.

Envoyé en Afrique par le gouvernement, à l'époque des essais de colonisation agricole au Sénégal, Duranton devait y remplir une mission d'exploration sur les bords du fleuve et résider dans les comptoirs les plus éloignés, afin de nouer des relations avec les chefs des peuplades voisines. C'est ainsi qu'après avoir remonté le fleuve il pénétra dans le Kasson, pays des Kassonkés, dans la région de Kayes, y fixa sa résidence et y épousa la fille du roi dont il eut deux enfants. Il avait adopté les mœurs des indigènes et parlait merveilleusement leur langue; il leur assura la supériorité sur leurs ennemis, grâce à quelques pièces d'artillerie qu'il put se procurer et acquit en peu de temps un grand prestige. Il en profita pour obtenir de son beau-père la permission d'élever dans le Kasson un établissement français. C'eût été un centre d'échanges et un poste commode à proximité, disait-il, des sources du Sénégal et de la Gambie, et permettant de pénétrer facilement dans ce pays de Bambouk dont la richesse en or excitait depuis longtemps les convoitises. Un conflit d'amour-propre dérangea ses projets. Duranton éconduit par le gouverneur du Sénégal, le baron Roger, qui lui en interdit même

l'accès, finit par se décider à offrir ses services aux Anglais de la Gambie qui lui avaient fait des avances. C'est alors que le rencontra Chavanon. Il apprit de celui-ci, avec joie, que le nouveau gouverneur, M. de Saint-Germain, « avait gagné tous les cœurs et ranimé toutes les espérances. » Aussitôt il se hâta de venir lui soumettre à nouveau ses projets de pénétration. Duranton devait mourir malheureusement peu après à Bakel, au retour d'un voyage qu'il venait de faire à Saint-Louis (1).

« Le Sénégal est en ce moment riche d'espérance et d'avenir » écrivait Chavanon dans la notice remise à l'Académie de Marseille. Il témoignait par là sa confiance dans l'intelligence du nouveau gouverneur. Selon lui, des voyageurs intrépides qui ouvriraient à notre commerce de nouveaux débouchés vers l'intérieur pourraient seuls faire sortir le Sénégal de la condition à laquelle il semblait condamné jusque là et lui mériter vraiment le nom de colonie. L'expansion sénégalaise résolument tentée enfin, plus de vingt ans après, par Faidherbe était ardemment souhaitée à Marseille dès 1830 (2).

Victor Régis donnait en 1855 une preuve de la persistance de ce désir chez les négociants, dans une lettre qui fournit un témoignage de plus de la largeur de ses vues. Il écrivait, le 22 novembre, à un négociant de Saint-Louis du Sénégal : « J'étais à Paris, il y a vingt-cinq jours, j'ai eu l'occasion de causer Sénégal avec le ministre et son secrétaire. On était inquiet sur l'état de guerre dans lequel s'est lancé M. Faidherbe.... J'ai saisi avec empressement l'occasion d'éclairer le ministre. Je lui ai démontré clairement que le gouverneur ne faisait que suivre la marche qui lui avait été tracée par M. Ducos, qui, à son tour, n'avait agi que d'après les décisions de la commission des comptoirs d'Afrique dont j'ai fait partie. J'ai démontré que, sous peine d'un effet désastreux, on ne pouvait abandonner la marche suivie jusqu'à ce jour.... Enfin, quoique je ne connaisse pas person-

(1) Sa mort fut funeste aux Kassonkés. Raffenel les trouva, dix ans après, réfugiés chez les Peuls dans le Bondou pour échapper aux Bambarras, leurs ennemis acharnés. L'excellent souvenir laissé par le Provençal Duranton lui valut un touchant accueil du roi et de sa sœur Sadiaba, l'ancienne femme de l'explorateur. Selon Raffenel, Duranton « dominé par ses goûts aventureux et un intrépide désir d'être utile avait abandonné sa position d'employé du gouvernement pour suivre ses penchants naturels de voyages et d'exploration. »

(2) Manuscrits de l'Académie de Marseille, carton VI, sciences historiques, voyages.

nellement M. Faidherbe, j'ai cru devoir, dans un intérêt de justice, faire à S. E. l'éloge de la fermeté et de la vigueur intelligente de votre gouverneur. Je suis heureux de vous dire que je crois avoir réussi à vaincre les scrupules du ministre.... J'ai terminé en demandant qu'on envoie des renforts pour soutenir dignement notre drapeau. Je dois vous dire que les bureaux abondent dans mon sens. J'ai pensé que ces renseignements tout confidentiels vous seraient agréables et c'est dans ce but que je vous les transmets. » Faidherbe inaugurait alors à peine son œuvre par la lutte contre les Maures. D'après l'allusion faite par Régis à l'ancien ministre Ducos, son ami, et à la commission formée en 1850, aux travaux de laquelle il avait pris une grande part, il n'est pas téméraire de supposer qu'il avait été un des inspirateurs des résolutions fécondes qui y avaient été prises. Ne devait-il pas pousser de toutes ses forces à la pénétration, lui qui espérait déjà et prévoyait, vers 1855, la jonction de nos possessions d'Algérie avec celles de la côte occidentale? « Maîtresse de l'Algérie, écrivait-il au ministre Rouher en 1857, la France est appelée à relier un jour ses possessions du Nord aux riches contrées des côtes de Guinée. »

Ainsi, toute la côte occidentale d'Afrique, du Sahara aux parages désertiques du Sud, avait attiré les efforts des Marseillais. Partout, en dehors du Sénégal, ils s'étaient montrés des initiateurs et de hardis pionniers. Pendant quarante ans, favorisés par les croisières de nos officiers de marine et les traités signés par eux, mais souvent mal protégés ou abandonnés presque complètement à eux-mêmes, ils avaient, sans défaillance, développé l'influence et le commerce de la France, préparé l'expansion prochaine.

CHAPITRE XIII

MARSEILLE ET L'EXPANSION COLONIALE FRANÇAISE AU XIX^{e} SIÈCLE.

III. — *Côte occidentale d'Afrique (suite).*

Dans la période d'expansion définitive, postérieure à 1880, où la France recueillit les fruits de leur persévérance en constituant ses colonies actuelles, le rôle des Marseillais fut naturellement moins en relief. L'expansion devint œuvre nationale et surtout affaire de gouvernement. Pourtant, elle fut encore, sur divers points, particulièrement marseillaise.

L'histoire de notre Guinée française en montre un premier exemple. C'est un Vauclusien d'origine, mais attaché à Marseille par de nombreux liens, Olivier de Sanderval, qui fut le premier apôtre de l'occupation du Fouta-Djallon et de la pénétration par les établissements des Rivières du Sud vers le Soudan. Ancien élève de l'école centrale, il avait conçu ses projets dès avant 1870 et avait reçu les encouragements du marquis de Chasseloup-Laubat, l'ancien ministre de la marine qui avait tant fait pour l'expansion coloniale sous le second empire. Ce n'est qu'en 1877 qu'il put partir pour la côte des Rivières et y préparer, par un séjour de trois ans, le succès de sa tentative de pénétration. Des factoreries fondées sur la côte en face des Bissagos, encore délaissée, qu'il reconnut le premier en détail, entre le Rio-Grande et le Cassini, puis poussées progressivement dans l'intérieur, le firent entrer en relations avec les indigènes. Enfin, en novembre 1879, Olivier partit sur son yacht, *le Jean-Baptiste*, emportant les encouragements de ses nombreux amis de Marseille, parmi lesquels A. Rabaud fondateur et président de la Société de géographie,

l'un des Marseillais qui ont eu le plus à cœur notre expansion coloniale.

Il rêvait de gagner le Niger par le Fouta, puis de descendre le fleuve et même de gagner le Tchad, de là, les grands lacs de la côte orientale. Retenu à Timbo par l'almamy, il préféra donner suite aux projets d'établissement qu'il caressait en même temps. L'opinion publique se préoccupait vivement de la construction d'un chemin de fer entre le Sénégal et le Niger, au moment où la mission Gallieni était envoyée à Ségou vers Ahmadou ; le gouvernement allait bientôt présenter au Parlement le projet d'un premier tronçon entre Médine et Bafoulabé (1). Olivier pensa qu'il était préférable de relier le Niger à la côte des Rivières : l'itinéraire était plus court et présentait plus d'avantages. Habile à gagner la confiance des chefs noirs, il signa avec l'almamy du Fouta, le 2 juin 1880, une convention qui permettait aux Français de construire une ligne de chemin de fer (2).

Ce n'était pas seulement la pénétration mais la domination française qu'il avait ainsi préparée avec un bonheur inattendu. Les Anglais de Sierra-Leone et de Gambie ne s'y étaient pas trompés et n'avaient rien négligé pour le faire échouer. A peine fut-il parti, qu'ils envoyèrent à Timbo le gouverneur même de la Gambie qui répéta partout que les Français venaient pour s'emparer du pays et réussit à faire contracter des engagements à l'almamy. Ils restèrent heureusement sans effet grâce à l'activité d'Olivier. De retour en France à la fin de 1880, il avait réussi à convaincre le gouvernement et Gambetta de l'importance du Fouta. Il avait parlé aussi à un autre Marseillais d'adoption, colonial ardent, le docteur Bayol (3) qui venait de faire partie de la mission Gallieni et l'avait quittée à Bammakou pour rapporter des documents à Saint-Louis. Bayol sollicita et obtint du gouvernement une mission pour Timbo. Il y arriva le 14 juillet 1881 (4) et conclut avec l'almamy un premier traité de protectorat, renouvelé plus tard par le lieutenant Plat en 1888 et reconnu par l'Angleterre en

(1) En février 1880.

(2) Voir la relation du voyage de M. Olivier : *De l'Atlantique au Niger par le Foutah-Djallon*. Paris, Ducroq 1882, in-8°. — Cf. Bullet. de la Soc. de géog. de Marseille, t. VI, 1882.

(3) Aujourd'hui sénateur des Bouches-du-Rhône.

(4) Pour les voyages d'Olivier et Bayol, voir le volume de cette collection sur les *Voyageurs et explorateurs provençaux*.

1890. Ainsi, l'initiative de deux Marseillais nous valait la possession du Fouta, considéré comme la clef du Soudan.

Cependant, sans perdre de temps, Olivier avait voulu passer à l'exécution de ses plans. Dès le début de 1881, avant le départ de la mission Bayol, il avait envoyé trois de ses amis, Gaboriaud, de Fontenay et le Marseillais Ansaldi, pour étudier le tracé de la voie. Le nouvel almamy signa un nouveau traité plus avantageux que le premier : de chaque côté de la ligne concédée, il accordait une bande de vingt kilomètres de large, promettait des travailleurs et s'engageait à protéger l'entreprise. Deux autres missions envoyées ensuite parcoururent le pays pour l'étudier en détail, y nouer des relations et chercher les meilleurs points d'établissement. En 1888, Olivier revint lui-même pour obtenir de l'almamy la concession de vastes territoires. Il avait été encouragé dans ses idées par le général Faidherbe qui écrivait peu de temps avant sa mort : « Si jamais il se fonde un empire du Soudan français, c'est à Timbo, dans le Fouta-Djallon, que sera sa capitale. » Il voulait donc créer de grandes exploitations et une vraie ville sur les plateaux salubres du Fouta. L'almamy lui accorda en effet trois groupes de concessions, au pied des falaises du Fouta, à l'entrée des hauts plateaux, et surtout une vaste étendue de terres sur le plateau de Kahel, au nord-ouest du massif, entre Fougoumba et Labé (entre les sources du Bafing et de la Gambie), avec le titre de roi qu'il jugeait nécessaire pour gagner la confiance des chefs noirs.

La France prenait de plus en plus pied au Soudan ; le protectorat avait été confirmé, les missions militaires devenaient de plus en plus fréquentes. Olivier pensa qu'il était nécessaire de solliciter l'approbation, même l'appui, du gouvernement, pour la réussite de ses projets. On l'accueillit bien, mais les ministres et les sous-secrétaires d'État se succédèrent sans qu'il pût obtenir l'autorisation demandée (1). Depuis, c'est la colonie de Guinée qui a entrepris de construire le chemin de fer conçu par lui près de vingt ans auparavant et le Kahel n'est pas encore colonisé. Figure curieuse, plein d'idées généreuses et du vif désir de servir son pays, alliant l'esprit pratique aux fantaisies d'une imagination méridionale, Olivier eût peut-être fait de grandes choses s'il fût arrivé plus tôt dans un pays vierge où

(1) V. son second livre : *Soudan français, Kahel, carnet de voyage*. Paris, Alcan, 1893.

la tutelle gouvernementale n'eût pas gêné l'indépendance de son initiative.

Les négociants marseillais, eux aussi, ont pris une grande part à la fondation de notre Guinée. Les anciennes maisons, Mante et Borelli, héritière de Régis, et Cyprien Fabre, concentraient de plus en plus leurs efforts au Dahomey. D'autres avaient porté leurs efforts à l'ouest de la côte d'Or longtemps avant 1880. L'importante et honorable maison Ytier-Blanchard possédait de belles factoreries dans les Rivières du Sud. Olivier de Sanderval admirait leur bel établissement de Bambaia. Mais la première place avait été prise par un négociant hardi qui avait fait une grosse fortune dans le commerce du Levant et spécialement en Egypte. J.-B. Pastré, longtemps président de la Chambre de Commerce de Marseille, avait fondé de florissants comptoirs en Guinée. Le principal s'élevait sur le Rio Nuñez à Bel Air, en aval du poste militaire de Boké, entouré lui aussi d'autres établissements marseillais dont les arachides alimentaient surtout le commerce. La mort de J.-B. Pastré, en 1877, amena la liquidation des maisons J.-B. Pastré et C^ie^ et Pastré frères et donna le premier rôle à un nouveau venu C.-A. Verminck qui allait, par sa vigoureuse initiative, donner définitivement la prépondérance à l'influence et au commerce français sur cette côte.

Seul artisan de sa fortune, devenu à force d'énergie grand négociant et grand industriel, C.-A. Vermink parvint en peu d'années à créer à sa maison une situation hors de pair entre l'estuaire de la Gambie et la côte d'Or. Etablissant son quartier général à Sierra-Leone, il multiplia peu à peu ses comptoirs au pays des Rivières, au Libéria, sur la côte d'Ivoire. Les belles factoreries des Pastré à Bel-Air et à Benty (Mellacorée) furent acquises par lui en 1878. Ce dernier établissement avait ruiné la prospérité du comptoir anglais de la petite île de Matacong, autour duquel on fit quelque bruit à la fin de 1878.

L'îlot de Matacong, de quinze à vingt hectares à peine d'étendue, parut menacer de faire éclater un conflit entre la France et l'Angleterre. Situé à l'embouchure de la rivière Forrecareah, à cinquante milles au nord de Sierra-Leone, il était autrefois séparé de la côte par un chenal d'un kilomètre. Des alluvions l'ont comblé peu à peu et l'île est maintenant à peu près rattachée au continent. Les commodités du lieu avaient attiré un Anglais très entreprenant, Nathaniel Issacs, qui obtint d'un chef indigène la jouissance de l'île moyennant

un loyer annuel de 125 francs. Issacs protégea l'anse par un môle, éleva sur un petit plateau qui la domine les établissements et magasins les plus beaux de la côte, solidement bâtis en pierre, et fit bientôt un commerce considérable. Mais le grand débouché des arachides et des palmistes, les deux grands articles du trafic, était Marseille. Issacs dut entrer en relations avec la maison Aquarone de cette ville. La hardiesse de ses entreprises l'obligea de recourir au crédit du négociant marseillais qui se trouva un beau jour créancier d'une somme dépassant un million. L'Anglais ne put lui promettre en paiement que la propriété de l'île Matacong, devenue ainsi marseillaise. Pourtant, Issacs garda ses titres et les transmit à ses héritiers qui louaient l'île à une maison de Manchester. En 1878, ils offrirent de la vendre à M. Verminck, avec les établissements et magasins, pour 250.000 francs. Mais Matacong n'avait plus grande valeur. La maison marseillaise déclina donc l'offre qui lui était faite ; elle était sûre de devenir maîtresse du commerce de la côte, sans s'imposer de sacrifices. La presse anglaise, après avoir beaucoup parlé de Matacong, finit par se rendre compte de l'inanité des prétentions qu'elle soutenait et de la situation de fait acquise par les Français ; l'îlot infime, déserté par le commerce, tomba définitivement dans l'oubli (1).

L'œuvre de la pénétration ne laissait pas C.-A. Verminck indifférent. En 1879, au moment où Olivier préparait son voyage au Fouta, il résolut d'organiser une mission à la fois géographique et commerciale. Il en chargeait le directeur d'une de ses factoreries de la Rokelle, Zweifel, et lui en indiquait le double but. « Le but géographique, lui disait-il, doit être la découverte des sources du Niger ; j'y attache la plus grande importance et c'est principalement en vue de cette découverte que j'ai formé le projet de l'expédition que vous êtes appelé à diriger..... On s'en est peu occupé jusqu'à ce jour. Le *caput Nili quaerere* est depuis longtemps le mot d'ordre des explorateurs. Ce problème est à la veille d'être résolu, mais celui des sources du Niger reste entier. Il est probable que bientôt l'attention publique se portera de ce côté ; de nombreux indices le font présager. Eh bien ! prenons les devants et qu'à nous revienne

(1) F. Bohn. *Matacong ;* — E. V. *L'île de Matacong.* Bull. de la Soc. de Géog. de Mars., t. III, 1879, p. 89-94.

l'honneur de cette découverte... Si vous arrivez aux sources du Niger, je désire que vous en déterminiez la position exacte, afin que cette découverte ait une valeur géographique importante... Je complèterai ma pensée en ajoutant que l'expédition doit avoir un caractère essentiellement français. Si votre voyage réussit et amène d'utiles résultats, je désire que la France soit la première à en profiter ».

Zweifel partit de sa factorerie de Rotombo en juillet 1879, accompagné du Marseillais Marius Moustier, agent de la maison Verminck à Boké (Rio Nuñez). Tous deux, établis depuis six à huit ans à la côte, connaissaient très bien les habitudes des noirs et les deux langues les plus répandues, le sousou et le foulah. Aussi l'expédition fut-elle couronnée de succès. Le but géographique fut atteint puisque, après avoir découvert les sources de la Rokelle, les deux agents marseillais reconnurent le Faliko et le Tembi, les deux torrents principaux qui forment le Niger. S'ils se contentèrent de contempler à une distance de six kilomètres la colline de Tembi-Coundou, source du Tembi, considérée par les indigènes comme la tête du Diolibah, ce fut pour ne pas avoir recours à la force pour vaincre leurs défiances. Résultat plus utile pour la France, l'expédition avait passé partout pacifiquement, nouant des relations d'amitié dans les principaux centres où elle avait séjourné. L'influence française pénétrait dans l'arrière pays du Sierra-Leone par une expédition partie de la capitale anglaise; le fait ne manquait pas d'un certain piquant. La Société de géographie de Marseille ménagea aux deux voyageurs un chaleureux accueil, et décerna sa grande médaille d'or collectivement et individuellement à MM. Verminck, Zweifel et Moustier, dans sa séance du 1er octobre 1880. Elle tint à honneur d'être la première à publier dans son bulletin le compte-rendu du voyage (1).

Quelques mois après Marius Moustier, qui avait tenu à accompagner Zweifel malgré l'état très mauvais de sa santé, repartait pour le Fouta avec la mission Bayol. L'activité des Marseillais dans le pays des Rivières avait été féconde et décisive, dans ces deux années, puisque le gouvernement crut devoir nommer le docteur Bayol lieutenant-gouverneur de ces dépendances du Sénégal jusque-là négligées. Le lieutenant-gouverneur travaillait avec ardeur à préparer la constitution définitive de la nouvelle colonie, quand son intégrité

(1) V. Bull. de la Soc. de géogr., 1880, p. 221-384.

fut menacée par les ambitions germaniques. A la fin de 1883 une maison allemande était venue s'installer, sur un pied très modeste, en territoire français, dans la presqu'île de Tombo (Konakry) ; elle avait à sa tête un ancien agent des factoreries françaises du Sénégal, nommé Colin. C'était le moment où les Allemands cherchaient partout des terres vacantes pour constituer leur empire colonial. Sur les instigations de la maison Colin, le docteur Nachtigal, qui allait avec deux navires prendre possession des Camerouns, s'arrêta aux îles de Los pour entrer en négociations avec un chef de la côte, mais il reconnut que celui-ci était engagé déjà avec la France et continua sa route. Cependant, à la fin de décembre 1884, une corvette allemande parut à l'embouchure de la Dubréka. Son commandant, aidé par l'agent de la maison Colin, finit par trouver quelques petits chefs de village qui consentirent à traiter avec lui et leur fit arborer le drapeau allemand. Quelle ne fut pas la surprise du lieutenant-gouverneur quand, quelques jours après, en tournée d'inspection sur l'aviso *Ardent*, il vit flotter sur ces villages bagas les couleurs de l'empire. Il se hâta de protester contre la violation des droits de la France et d'aviser le gouvernement. L'émotion fut vive à Marseille. La conférence de Berlin était en train de régler le partage de l'Afrique ; un moment de négligence pouvait faire perdre le fruit de longs efforts. Heureusement le gouvernement, éclairé et stimulé par la vigilance et l'énergie des réclamations du docteur Bayol et des négociants marseillais (1), était bien armé pour faire reconnaître à l'Allemagne le peu de fondement de ses prétentions. Il fallut pourtant lui accorder une compensation malheureuse (2) pour qu'elle y renonçât par la convention du 24 décembre 1885.

Dès 1881, la pénétration commencée et l'établissement du protectorat sur le Fouta pouvaient faire prévoir la constitution de la Guinée française; il n'en était pas de même à la côte d'Ivoire où les factoreries disséminées continuaient obscurément leurs opérations de traite. Même, à la suite de nos désastres de 1870, le drapeau français qui flottait sur les forts de Grand-Bassam, Assinie et Dabou, avait failli

(1) V. Fréd. Bohn. *Les possessions françaises du Bas-de-Côte et les récentes tentatives d'annexion des Allemands.* 17 février 1885, Bull. de la Soc. de géog. de Mars., 1885, p. 36-47.

(2) V. ci-dessous, p. 404.

disparaître. Le gouvernement avait décidé, en 1872, l'abandon de ces établissements qui ne coûtaient pas beaucoup, il est vrai, mais semblaient d'une mince utilité. Le vieux fort d'Assinie, avec ses canons démodés, fut cédé à la maison Swanzy, de Londres. Heureusement qu'un négociant français, Verdier, de la Rochelle, réclama la concession de celui de Grand-Bassam. Longtemps, l'agent principal de la maison Verdier conserva les fonctions d'agent du gouvernement français. Ce n'est qu'en 1884, sur les réclamations réitérées des commandants de nos forces navales et des commerçants, qu'eut lieu la reprise de possession des anciens établissements.

Heureusement, pendant cette période de renoncement, nos négociants n'avaient pas cédé la place aux Anglais et aux Allemands. C'est à leur énergie que nous devons le maintien de notre influence et de nos droits et, par conséquent, la possession de notre côte d'Ivoire. On a vu comment la maison Verminck se signala particulièrement par son initiative dans ces circonstances défavorables. En 1881, C.-A. Verminck avait fondé la Compagnie du Sénégal et de la Côte Occidentale d'Afrique. Quelques années après, celle-ci fit place, en 1887, à la Compagnie française de l'Afrique Occidentale, puissamment constituée par un groupe de financiers et négociants marseillais, au capital de sept millions.

Le moment de la constitution définitive de nos colonies de la côte de Guinée approchait et pourtant leurs relations avec la métropole n'étaient pas encore assurées. C'était pourtant une condition indispensable de leur existence et de leur développement. Un jeune négociant marseillais, qui comptait déjà parmi les ouvriers les plus actifs de la colonisation à la côte occidentale, F. Bohn, gendre de C.-A. Verminck, voulut créer un courant d'opinion et entraîner le gouvernement. Il présenta au Congrès national des Sociétés de géographie, tenu à Bourg en 1888, un rapport sur la nécessité de créer une ligne régulière de paquebots à vapeur entre la France et les possessions du golfe de Guinée. Trois compagnies étrangères, deux anglaises et une allemande, desservaient régulièrement cette côte, favorisant Liverpool et Hambourg. Il y avait là une grave menace pour l'avenir. Le commerce français n'était plus représenté que par trois ou quatre maisons importantes, fondées depuis de longues années, qui luttaient péniblement contre la concurrence étrangère. M. Bohn demandait que Marseille fût le port d'attache de la ligne demandée, mais, sachant

quelles étaient les susceptibilités des autres ports, il acceptait prudemment que le Havre, malgré son peu de relations avec ces pays, fût tête de ligne concuremment avec Marseille (1). C'est la solution qui devait être acceptée quand, en 1890, le service de la côte occidentale d'Afrique fut partagé entre la Compagnie Fraissinet et les Chargeurs Réunis. Si le succès de la mission Binger eut alors un effet décisif sur la constitution définitive de nos colonies de la côte, c'est qu'elle arriva à son heure, le terrain en Afrique et l'opinion en France avaient été préparés; les Marseillais y avaient beaucoup travaillé (2).

La guerre de 1870, fatale à nos établissements de la côte d'Ivoire, ne porta pas atteinte à la prospérité de ceux du Dahomey. Les Anglais avaient essayé d'en profiter pour détruire l'influence française, mais ils avaient échoué devant l'énergie des agents marseillais et les dispositions des indigènes aussi défiants envers eux que favorables aux Français. Les deux grandes maisons marseillaises Régis et Fabre gardèrent donc, et augmentèrent même, leur prospérité commerciale en même temps que leur influence politique. La maison Daumas allait bientôt quitter le Dahomey pour consacrer tous ses efforts au Congo. Il n'y avait à Ouida qu'une médiocre maison portugaise et la factorerie anglaise de la compagnie Swanzy. Mais il fallait veiller sans cesse contre les entreprises inlassables des gens de Lagos. En 1875, le capitaine Cardonnet, agent de la maison Régis, parvint heureusement à déjouer une nouvelle tentative. En 1877, l'agent des Swanzy à Ouida, Turnbull, s'était attiré des désagréments par sa faute et avait amené, par ses plaintes, le blocus des côtes dahoméennes par la division navale anglaise (3); le commerce fut interrompu plusieurs mois. La situation était critique : Gléglé ne voulait pas accorder aux Anglais les satisfactions demandées; on pouvait craindre que ceux-ci

(1) V. Bull. de la Soc. de géog. de Marseille, 1888, p. 325-31.

(2) V. Chaudoin. *Trois mois de captivité au Dahomey*, p. 102-106.

(3) L'initiative marseillaise s'exerçait même alors sur la côte occidentale en dehors des régions qui devaient devenir françaises. Ainsi, de 1868 à 1874, l'explorateur Bonnat faisait de curieux voyages sur la haute Volta, patronné par les Bazin qui avaient joué un rôle très-important à Marseille lors de la constitution de la flotte à vapeur (Bullet. Soc. géog. Marseille, 1877, p. 203-206). — Griffon, capitaine au long cours marseillais, reçut mission de la maison Berger, Schlacht et Cie d'explorer le Rio-Grande (Guinée portugaise) et d'atteindre le Fouta en le remontant. (Bullet Soc. géog. Marseille, 1881, p. 341-45).

ne saisissent avec empressement l'occasion, si longtemps cherchée, de nous supplanter. Les Marseillais sauvèrent la situation par leur décision : ils offrirent de payer la moitié de l'amende imposée à Gléglé par le cabinet de Londres et, grâce à leur sacrifice, le blocus fut levé. Mais il était urgent de répondre à la démonstration anglaise par une autre pour maintenir notre prestige. Le gouvernement le comprit. En 1870, le lieutenant de vaisseau Serval parvint à signer avec Gléglé un nouveau traité qui nous confirmait la cession de Kotonou et supprimait les diverses servitudes imposées aux Français qui résidaient dans le pays. Il avait été accompagné et aidé par Colonna de Lecca, l'agent en chef de la maison Régis, établi anciennement dans le pays. C'était, dit Serval lui-même, le plus influent des blancs auprès du roi.

Les agents marseillais profitèrent de l'occasion pour pousser Toffa, roi de Porto-Novo, à solliciter le rétablissement du protectorat français, par leur intermédiaire. Ce fut chose faite en 1883 : le 2 avril, le protectorat fut solennellement proclamé à Porto-Novo. Colonna de Lecca, déjà agent vice-consul, devenait résident de France à Porto-Novo et Kotonou jusqu'à l'arrivée du lieutenant-colonel Dorat, qui amena, en juillet 1884, une petite garnison. Des agents consulaires avaient été nommés, dès 1881, sur divers points de la côte des Popos, notre protectorat affirmé par décret en date du 19 juillet 1883 et proclamé sur place au début de 1885.

La situation de la France était bien affermie ; pourtant, les Marseillais eurent à redoubler de vigilance et d'énergie pour défendre les résultats acquis. En 1884, les Allemands avaient pris possession de plusieurs points de la côte, entre les Popos et la côte d'Or anglaise. On apprit tout à coup que le gouvernement négociait l'abandon d'une partie des Popos sur lesquels il venait de proclamer notre protectorat. Grand émoi à Marseille. M. J. Charles-Roux, député, courut à Paris porter les doléances des négociants, mais tout fut inutile. Par l'arrangement du 24 décembre 1885, qui fixait les limites de la nouvelle colonie du Togo, la France renonçait aux territoires de Lomé, Baguidah, Porto-Seguro et Petit-Popo en réservant, toutefois, les droits des factoreries marseillaises. C'était la contre-partie des stipulations relatives aux Rivières du Sud renfermées dans la même convention. L'intégrité de la Guinée française n'avait été sauvée que par une mutilation du Dahomey, nécessaire peut-être, douloureuse à coup sûr

pour ceux qui faisaient flotter là depuis plus de trente ans le drapeau de la France (1).

Au même moment, un autre danger plus grave les menaçait. Les Portugais de Ouida souffraient depuis longtemps d'être supplantés peu à peu par les Français. Ils restaient puissants cependant sur l'esprit du souverain dahoméen et le petit-fils du fameux Francisco de Souza conservait la dignité de chacha qui en faisait l'intermédiaire à Ouida entre les Européens et la cour d'Abomey. Excité d'un autre côté contre les Français par les Anglais, Gléglé se laissa persuader par le Chacha de reconnaître le protectorat portugais sur le Dahomey, sauf Kotonou, par un traité du mois d'août 1885. Même, on vit un matin, le 13 septembre, le pavillon portugais arboré à Kotonou, en face du pavillon français. Les maisons marseillaises passèrent cette année-là par toutes sortes d'angoisses. Le gouvernement protesta avec énergie auprès de la cour de Lisbonne qui renonça à ses prétentions et, pour bien affirmer l'intention de la France de rester au Dahomey, créa, le 16 juin 1886, les *Établissements français du golfe de Bénin*, dépendance du Sénégal. Puis ce furent, à Porto-Novo, des difficultés avec les Anglais, devenues aiguës en 1887, heureusement aplanies en 1888, par la signature d'une convention à Lagos.

Délivrés des menaces étrangères, les Marseillais eurent, pour la première fois depuis leur établissement, à redouter les Dahoméens eux-mêmes. L'intervention du gouvernement français, l'apparition de nos troupes, les intrigues anglaises et portugaises, l'influence auprès de Gléglé vieilli du prince héritier Kondo, le futur Béhanzin, hostile aux étrangers, avaient détruit la bonne harmonie coutumière. Les vexations de toutes sortes avaient succédé aux bons procédés. Elles devaient fatalement amener un conflit armé. La pénible mission du docteur Bayol à Abomey à la fin de 1889 en fut le prélude. Les insolences qu'il avait dû subir et l'avènement au trône de notre ennemi Béhanzin ne laissaient pas douter que l'emploi de la force ne fût nécessaire pour faire respecter les traités et assurer la sécurité de nos maisons de commerce.

Mais la politique du gouvernement était flottante et les dispositions des Chambres inquiétantes. L'expansion coloniale comptait encore

(1) Le docteur Bayol, lieutenant-gouverneur, vint procéder à la délimitation en 1886-87. La frontière part de la pointe d'une petite île appelée île Bayol.

de violents adversaires et l'utilité du Dahomey était contestée. Aussi, le gouvernement, craignant de s'engager, commit-il la faute de vouloir terminer au plus vite la lutte, commencée déjà en 1890, par la malheureuse convention du 3 octobre qui promettait à Béhanzin une somme annuelle de 20.000 francs. La Chambre de Commerce de Marseille essaya en vain de représenter les dangers d'une pareille concession dans une lettre adressée en février 1891 à l'amiral Vallon, président de la commission parlementaire chargée d'examiner le traité. Si on eût écouté les suggestions de la vieille expérience marseillaise dans la politique vis à vis du Dahomey, la sanglante expédition finale eût peut-être été évitée. Mais Béhanzin, s'imaginant nous avoir vaincus, redoubla d'audace, se prépara secrètement à nous chasser en faisant des armements et démasqua ses intentions par la lettre insolente du 29 mars 1892 au lieutenant gouverneur Ballot.

Cependant il fallut un dernier effort pour éviter une nouvelle reculade. Les affaires du Dahomey avaient fait l'objet d'une vive polémique dans la presse. L'opposition ne désarmait pas au Parlement. Dans la séance du 7 avril 1892, Déroulède s'était écrié : « La politique coloniale est une politique de missionnaires et de commissionnaires..... Pour qui la politique dahoméenne a-t-elle été engagée? La vérité c'est que c'est uniquement et exclusivement pour trois grandes maisons de commerce. » Il s'attira une vigoureuse réponse de M. Jules Charles-Roux qui montra éloquemment le rôle national joué au Dahomey par les négociants de Marseille (1). L'expédition fut décidée mais, avant le triomphe final, les agents des comptoirs avaient failli être victimes des tergiversations du gouvernement. Enfermés pendant dix jours dans la factorerie Fabre, à Ouida, sous la menace d'un siège, attirés dans un guet-apens, enchaînés et conduits comme des esclaves à Abomey, ils restèrent pendant trois mois (15 février-7 mai 1890) exposés aux caprices de Béhanzin (2).

Quand Marseille fit au général Dodds et à ses soldats, le 11 novembre 1893, un accueil triomphal, au lendemain d'agitations socialistes inquiétantes, quelques uns s'en étonnèrent. Si les Marseillais furent enthousiastes c'est qu'ils avaient conscience qu'ils étaient pour quelque chose dans cette conquête. N'était-elle pas le

(1) Voir Charles-Roux. *Vingt ans de vie publique*. Paris, Guillaumin, 1892, p. 719 et suiv.

(2) Chaudoin. *Trois mois de captivité au Dahomey*, p. 126-257.

couronnement définitif d'une œuvre marseillaise devenue œuvre nationale ?

Plus à l'Est, au fond du golfe de Guinée, l'initiative des Marseillais aurait pu procurer d'heureux résultats, sinon nous donner une nouvelle colonie, sans les défaillances de notre politique coloniale, si longtemps indécise et contradictoire après 1870. Lorsqu'arriva le moment des partages africains on eût pu, peut-être, espérer obtenir un morceau de cette Nigeria, le plus riche pays de l'Afrique occidentale, bien que les Anglais y eussent solidement établi leur influence par un demi siècle d'efforts. Nous étions pour cela un peu tard venus sur cette partie de la côte, mais, tout au moins, l'abandon de nos établissements et de nos droits eût pu nous valoir d'appréciables compensations.

Les maisons Régis et Fabre n'avaient pas poussé leurs établissements au delà de Lagos, où elles maintenaient leurs factoreries. Les Anglais étaient seuls fixés aux bouches du Niger et des Rivières de l'huile. Autour de 1880 les Français vinrent leur disputer la place. Un ancien officier, le comte de Semellé, avait, en 1878, relevé le cours du Niger jusqu'à Boussa et celui de la Bénoué sur un long parcours. Il s'était fait accorder des concessions de terrains aux points les plus importants pour y établir des stations. De retour en France, il avait pu créer une compagnie parisienne qui l'avait chargé de fonder en 1880 cinq comptoirs sur le bas Niger et un sixième sur la Bénoué. La mort de Semellé dans ce second voyage n'avait pas empêché la compagnie de porter progressivement son capital à trois millions de francs. Son agent-général, le commandant Mattei, pourvu du titre d'agent consulaire de France à Brass-River, avait porté à plus de trente le nombre des factoreries, malgré les efforts des Anglais qui avaient réussi pourtant à l'empêcher de signer des traités de protectorat. Mattei avait été heureux de recruter à Marseille des employés formés à la côte occidentale. Il se félicita des services de Demery, sorti de la maison Fabre, qui fut pour lui un agent principal de premier ordre.

Dès 1882, la nouvelle Compagnie du Sénégal, fondée par C.-A. Verminck, avait suivi l'exemple de la compagnie parisienne et avait pris position à côté d'elle. Mais les Anglais, se sentant menacés, redoublaient d'efforts. Des officiers, des personnages de marque

envoyés en mission, parcouraient le pays, encourageaient les commerçants et détournaient les chefs d'entrer en relations avec les Français. Les trois compagnies anglaises de Manchester, de Londres et de Glascow, qui se faisaient auparavant une concurrence acharnée, avaient fusionné en 1879 puis allaient former la puissante National African Company. En présence de cette formidable poussée les deux compagnies françaises ne recevaient de la métropole aucun encouragement. Mattei, agent consulaire, n'obtenait pendant trois ans aucune instruction de la marine, ni des affaires étrangères. La lutte devint impossible : les compagnies marseillaise et parisienne durent s'entendre avec leur puissante rivale anglaise, à la fin de 1884, pour lui céder leurs établissements. « Ce jour-là, a-t-on écrit justement, nous perdîmes le Niger. Cet acte de cession, qui passa presque inaperçu en France, eut, en effet, pour première conséquence, d'amener les membres de la conférence de Berlin à reconnaître aux Anglais les bouches du Niger jusqu'à Lokodja. (1). » Quelques mois après, la National Company devenait la Compagnie royale du Niger. La Nigeria anglaise était fondée.

Au même moment naissait, pour nous dédommager, notre colonie du Congo. Les belles découvertes de Brazza et du docteur Ballay, dans leur premier voyage de 1875-78, avaient changé la situation dans ces régions, où nous restions confinés dans notre comptoir du Gabon qu'il avait même été question d'abandonner en 1870. Elles attirèrent l'attention vers l'Ogooué, sur les rives inférieures duquel des Anglais et des Allemands avaient fondé les premiers comptoirs.

Pendant leur voyage, le roi Léopold avait pris l'initiative de fonder à Bruxelles l'*Association internationale africaine* dont le but était de faciliter, par un concours amical de toutes les puissances chrétiennes, la pénétration africaine, l'introduction de la civilisation dans le continent noir et la répression de la traite. Un Comité français venait d'être formé au moment où Brazza rentrait en France. Il avait pour secrétaire général un Marseillais, secrétaire de M. de Lesseps, Marius Fontane, et, pour trésorier, l'industriel marseillais bien connu P. Félix Fournier. Alfred Rabaud, président de la

(1) Rouire. *Les territoires de la Compagnie anglaise du Niger.* Rev. de géog. t. XL, 1897. — C^t^ Mattei. *Bas Niger, Bénoué, Dahomey.* Grenoble, 1890, in-8°.

Société de Géographie de Marseille, avait été l'un des premiers et des plus fervents adhérents de l'Association. Il était spécialement chargé par elle de favoriser les tentatives de pénétration dans l'Afrique orientale (1).

Le principal moyen d'action adopté par l'Association internationale était la fondation de stations à la fois « scientifiques, commerciales, agricoles, humanitaires et hospitalières », qui jalonneraient les principales voies de pénétration africaines. Le Comité français confia à de Brazza, prêt à partir pour son second voyage, la mission de créer sa première station avant de reprendre la route du Congo. L'enseigne de vaisseau Mizon, qui allait faire ses premières armes en Afrique, avait été choisi comme chef de station. Brazza, embarqué à Liverpool le 3 janvier 1880, allait, dans ce second voyage, atteindre le Congo, planter le drapeau français sur ses rives et signer avec le roi des Batékés, Makoko, le fameux traité du 3 octobre 1880 qui devait permettre de fonder Brazzaville. Le vaillant explorateur rentra en France en juin 1882.

Il trouva constitué le Comité d'initiative de l'Ogooué, né dans le sein du Comité français de l'Association internationale. Le but était de créer une compagnie coloniale au capital provisoire d'un million. Le projet avait été conçu par l'ingénieur W. Huber, membre de la Société de Géographie de Paris. Mais il fallait un négociant ayant l'expérience de l'Afrique pour le mettre au point. Rabaud sembla tout désigné. Huber, recommandé par A. Grandidier, vint à Marseille pour conférer avec lui en avril 1881. Le négociant marseillais s'étant empressé d'accorder son concours, le comité fut aussitôt formé en mai 1881. Il était présidé par l'amiral de Montaignac, ancien ministre de la marine, et comptait parmi ses membres en dehors de Huber, Grandidier et Rabaud, le vicomte de Bizemont, capitaine de frégate, membre influent de l'Association internationale, Charles Herpin, ancien directeur de la Société Générale, Charles Maunoir, secrétaire général de la Société de Géographie, et le banquier Paul Mirabaud, membre de sa commission centrale.

C'était là de sérieux éléments de succès. Au début de 1882, le Comité d'initiative était résolu à « marcher de l'avant » et à constituer la Compagnie dont les statuts furent rédigés. Rabaud traçait le pro-

(1) Voir le chapitre XV.

gramme de la « compagnie Gabon, Ogooué, Congo, société d'études en participation, ayant pour objet de faire toutes opérations commerciales, maritimes, agricoles ou industrielles dans la colonie française du Gabon et ses dépendances, ainsi que dans les bassins de l'Ogooué et du Congo ». Il s'agissait « d'obtenir des résultats pratiques des belles découvertes de Savorgnan de Brazza et Ballay..., d'ouvrir à la civilisation, au commerce et à l'industrie une des plus vastes et des plus riches parties du grand continent africain ». La direction des opérations fut confiée à la maison Rabaud frères de Marseille.

Rarement la colonisation allait suivre d'aussi près l'exploration encore inachevée. Pareille décision honorait les promoteurs de l'entreprise dont les noms méritaient d'être rappelés. Mais la Compagnie ne fut pas organisée. La rentrée de Brazza en France en juin 1882, l'intervention du gouvernement et l'organisation officielle de son troisième voyage, puis les démêlés avec Stanley et avec l'Association internationale transformée, changèrent, en effet, la situation. L'activité de Brazza dans ce troisième voyage allait permettre à notre diplomatie de revendiquer énergiquement ses droits à la Conférence de Berlin réunie en novembre 1884. L'acte de Berlin de février 1885 constitua enfin le Congo français.

Partout donc, après comme avant 1880, le rôle des négociants avait été grand et fécond à la côte d'Afrique. Sur plusieurs points ils étaient restés seuls pendant longtemps à représenter l'expansion coloniale française. Seules les factoreries faisaient flotter le pavillon aux trois couleurs. On a souvent répété, comme argument en faveur de la politique coloniale, que le commerce suivait le drapeau ; ici c'est le drapeau qui a suivi le commerce. Il faut même regretter qu'il ne l'ait pas toujours suivi ; si notre politique coloniale eût été plus ferme et si les ministres ou les Parlements eussent toujours compris les fruits à retirer des entreprises des commerçants, notre domaine de l'Afrique occidentale serait encore plus beau. Les négociants anglais, qui rivalisèrent avec les nôtres, ont vu leurs efforts mieux compris et mieux soutenus. Ils en ont été aussi mieux récompensés par les témoignages de la reconnaissance publique. Un Anglais écrivait récemment dans un livre retentissant : « Où serions-nous en Afrique occidentale aujourd'hui sans les pionniers nos commerçants ? S'ils s'étaient

conformés à la résolution officielle prise en 1865 de se retirer de la côte, est-ce que le pavillon britannique flotterait aujourd'hui quelque part dans l'ouest africain ailleurs qu'à Sierra-Leone?.... Le commerçant a toujours précédé l'administrateur en Afrique Occidentale (1) ». Les négociants français méritent le même hommage et, parmi eux, au premier rang, les négociants marseillais.

(1) Edmond Morel. *Affairs of west Africa*. Trad. Duchêne. Rev. colon., 1903, p. 569-70.

CHAPITRE XIV

MARSEILLE ET L'EXPANSION COLONIALE FRANÇAISE AU XIXe SIÈCLE.

IV. — *Côte orientale d'Afrique et mers arabiques.*

Vers 1840 commença, sur la côte orientale d'Afrique, un mouvement d'expansion qui eut beaucoup d'analogie avec celui de la côte occidentale. Là encore les Marseillais furent presque seuls en scène. Leur activité eût pu être aussi féconde ; malheureusement le gouvernement ne sut ni l'encourager, ni en recueillir les fruits.

Ce sont pourtant les ministres de Louis-Philippe qui avaient eu l'initiative, comme sur la côte occidentale, d'ouvrir au commerce français une nouvelle voie. En 1843, la *Revue de l'Orient* publiait une étude intitulée : *Des intérêts français dans la mer Rouge et la mer des Indes le long de la côte d'Afrique* (1). Le gouvernement venait, en effet, de sortir de la politique de renoncement suivie dans l'Océan indien depuis 1815. En 1841, l'amiral de Hell avait acquis Nossi-Bé et les îles voisines, conclu des traités de protectorat sur la côte nord-ouest de Madagascar qui leur fait face, tandis que Mayotte était cédée à un de ses capitaines de vaisseau.

Trois ans après, le commandant de notre station navale de la mer des Indes, Romain Desfossés, continuant l'œuvre si bien commencée, venait à Zanzibar signer un traité d'amitié et de commerce. Depuis longtemps nous étions en relations avec le sultan de Mascate, maître de Zanzibar et de toute la côte orientale d'Afrique jusqu'au cap Delgado. Ses flottes dominaient dans les mers arabiques

1) Par Aubert Roche. Vol. II, p. 324.

et ses pirates étaient redoutés. Aussi les compagnies des Indes recherchaient son amitié pour faire avec plus de sécurité le commerce de la Perse et de Moka. En 1786, d'Entrecasteaux, commandant nos forces navales de l'Océan indien, se conformait à la tradition en envoyant un de ses lieutenants porter un présent à l' « iman » de Mascate. Pour obtenir l'appui des Anglais contre ses ennemis, celui-ci avait signé en 1798 un traité par lequel il s'engageait à cesser toutes relations commerciales avec les îles de France et Bourbon, à interdire aux Français l'entrée de ses ports et la possession de factoreries dans ses États, à renvoyer les Français qu'il avait pris à son service.

Mais les relations avec Zanzibar n'en étaient pas moins chose nouvelle en 1840. Albrand avait cherché à attirer l'attention sur cette île en 1819 et avait montré de quelle importance serait une pareille colonie (1). Mais sa mission était restée sans résultat et le nom de Zanzibar était retombé dans un profond oubli. Le traité du 17 novembre 1844 devait avoir d'heureux effets. Le ministre du commerce, Cunin-Gridaine, décidait aussitôt l'envoi d'un navire de guerre pour explorer la côte orientale d'Afrique, depuis la baie Delagoa jusqu'au cap Guardafui. L'heureux succès de la mission analogue, confiée en 1838 sur la côte occidentale au lieutenant Bouët-Wuillaumez, avait fait décider celle-ci. Comme pour la croisière de la *Malouine*, un capitaine de la marine marchande fut adjoint à l'officier commandant, en qualité d'agent commercial. Bordeaux avait été chargé la première fois de choisir cet agent, Nantes parut tout désigné. Les deux grands ports coloniaux du XVIII^e^ siècle conservaient encore leur prestige et leur rôle. Personne ne se doutait que Marseille allait définitivement les supplanter.

Le capitaine de frégate Guillain, commandant le brick *le Du-Couëdic*, et le capitaine Loarer, délégué de Nantes, étudièrent consciencieusement toute la côte au point de vue hydrographique et commercial, de 1846 à 1849. Leurs rapports très précis et très intéressants furent communiqués aux chambres de commerce (2). Le terrain était donc tout préparé pour nos commerçants.

Il était temps que la France entrât en lice. Les souverains éclairés de Mascate et Zanzibar étaient tout disposés à nouer des relations

(1) Voir ci-dessus, chap. IX, p. 303.

(2) V. ces deux rapports aux archives de la Chambre de Mars., H, 2.

plus suivies avec les puissances chrétiennes. Les Américains en avaient profité les premiers pour signer le traité de 1834 ; les Anglais avaient suivi en 1839 ; leurs pavillons se montraient régulièrement à Zanzibar. Même, depuis quelques années, on y avait vu quelques petits navires de Hambourg et de Brême, bien que les villes hanséatiques ne dussent faire un traité qu'en 1859. Les couleurs françaises n'avaient paru jusque-là que très rarement.

Aussi les visites répétées de nos navires de guerre depuis 1844 avaient-elles produit une profonde sensation. Le bruit avait couru que les Français se préparaient à conquérir le pays. La tentative oubliée de l'enseigne de vaisseau Maizan, amené sur le navire de Romain Desfossés, qui tenta le premier, avant les Anglais, de pénétrer dans l'Afrique équatoriale et de la traverser, donna quelque créance à ces bruits. Ils n'avaient évidemment rien de fondé ; Romain Desfossés s'était borné à laisser un consul français à Zanzibar.

Les Marseillais furent les premiers à comprendre l'importance du nouveau traité. Ils y étaient particulièrement préparés par leurs relations avec les Mascareignes et Madagascar, par leurs entreprises nouvelles en Afrique occidentale. L'expansion africaine devenait chose essentiellement marseillaise. D'autre part, leurs traditions en Egypte les poussaient à étendre leurs relations et leurs comptoirs dans la mer Rouge. Dès le XVII^e^ et le XVIII^e^ siècle, ils eussent rendu la vie à cette mer abandonnée sans l'hostilité des Turcs et celle de la Compagnie des Indes, jalouse de son monopole et particulièrement du commerce de Moka. Leur influence grandissante auprès des khédives et l'indépendance de ceux-ci allaient donner une nouvelle force à ces anciens projets.

Ainsi la côte orientale fut abordée par ses deux extrémités. Parmi les négociants marseillais, les Pastré, surtout, représentèrent dans les mers arabiques la tradition égyptienne. Les Régis prolongèrent au delà du Cap leurs entreprises de la côte occidentale. Mais l'œuvre la plus efficace fut celle des Rabaud, héritiers de l'esprit d'initiative de leur père et grand-père Jacques Rabaud, le grand négociant victime de la Terreur.

Cependant un homme hardi les avait tous devancés. De 1835 à 1839, Pierre Rolland, courtier royal à Marseille, avait fait un voyage dans l'Océan indien pour étudier la possibilité d'y créer des comptoirs. Il avait séjourné quelque temps à Mascate et avait noué, avec l'iman

Seïd-Saïd, des relations qui continuèrent quand celui-ci fut fixé à Zanzibar. Il avait ramené de Mascate des chèvres d'Arabie dont la longue toison pouvait servir à la fabrication de châles et chercha à les acclimater en Provence. A son retour il resta en correspondance avec le plus important négociant de Mascate, parent de l'iman, et chercha à s'entendre avec la maison Hamaouy, de Marseille, qui possédait un comptoir à Bombay, pour fonder des établissements dans les états de Seïd-Saïd. Les circonstances forcèrent Rolland à renoncer à ses projets, mais sa tentative n'avait pas été inféconde. Il avait attiré l'attention des armateurs marseillais vers les mers arabiques, frayé la voie aux Régis, aux Vidal et aux Rabaud.

Les Régis n'avaient pas attendu le retour de l'expédition officielle du brick le *le Couëdic* pour être renseignés sur les avantages que les côtes orientales d'Afrique pouvaient présenter à des négociants entreprenants. Désireux d'être les premiers à profiter du traité de 1844, signé par Romain Desfossés, ils avaient armé un navire en 1847 pour une mission d'exploration commerciale qui devait être poursuivie jusqu'au fond de la mer Rouge. Il n'y avait alors aucun établissement européen sur les côtes au delà des comptoirs portugais de Mozambique. Le capitaine Bisson, commandant le brick *la Grenouille*, partait muni d'un firman de Méhémet-Ali qui ordonnait aux gouverneurs de Suez, Kosséir, Souakim, Massaouah, d'assurer bon accueil au navire marseillais dans les ports où il aborderait. Bisson toucha à Maurice, Sainte-Marie de Madagascar, Mayotte, Nossi-Bé, puis aux divers ports soumis à l'iman de Mascate, Lindi, Kiloa, etc, sans pouvoir obtenir la permission d'y faire aucune opération commerciale, en dépit du traité de 1844. A Zanzibar il rencontra le capitaine Loarer, le délégué officiel de Nantes ; il eut de fréquents entretiens avec Seïd-Saïd qui, quelques mois après, envoyait à Marseille pour son compte personnel un chargement de girofle, de sésames et de gomme copale, avec une ambassade chargée de présenter six chevaux arabes au président de la république et de renouveler le traité de 1844. Passant de là à Aden, Bisson visitait Berbera, entrait dans la mer Rouge au début de 1849. Il fit un long séjour à Massaouah pour étudier les ressources de l'Abyssinie. Il poussa même une pointe dans l'intérieur du pays et conclut avec un ras du Tigré un traité de commerce en vue d'un établissement ultérieur. Enfin il passa à Djedda, à Souakim, qui vit entrer pour la première fois dans son port un navire européen.

Séduit par ces pays nouveaux, le capitaine marseillais, dépassant ses instructions, aurait voulu fonder lui-même des comptoirs. Il avait envoyé à ses armateurs des rapports enthousiastes et de beaux plans d'établissement à Zanzibar, à Berbera et sur d'autres points. Mais la situation troublée de l'Europe et le marasme des affaires en 1849 étaient peu encourageants. Il n'y avait pas à compter sur l'appui du gouvernement. « Le ministre des affaires étrangères, écrivaient les Régis à Bisson, a enfoui dans ses cartons les notes que vous avez adressées sur Berbera ; le gouvernement a trop d'embarras pour s'occuper d'affaires de cette nature. On dit aux négociants : Faites sans nous ce qui vous conviendra. » D'ailleurs la maison Régis frères était en liquidation par suite de la retraite de Louis Régis. Le capitaine reçut donc l'ordre de terminer toutes ses opérations et de ramener son navire. Sa croisière de plus de quatre ans devait finir tristement. Il mourut d'apoplexie à Nossi-Bé. Quelques mois après, son second et le reste de l'équipage étaient surpris et tués par les Sakalaves du Ménabé qui pillèrent et incendièrent le bâtiment (1852). Victor Régis parut dès lors se désintéresser de la côte orientale ; la maison Vidal se bornait à expédier des navires à Madagascar, à Zanzibar, à Aden, en établissant des agents. C'est alors que parut Alfred Rabaud, le véritable représentant de l'expansion marseillaise dans ces parages.

Les trois fils de Jacques Rabaud avaient reconstitué la maison Rabaud frères en 1863. L'aîné, Jacques, avait vite conquis une haute situation dans le négoce marseillais ; après avoir été longtemps adjoint au maire, il devait mourir président de la Chambre de Commerce en 1849. La maison Rabaud frères fut alors dirigée par son fils Alfred, associé avec l'un de ses oncles et plus tard avec son cousin Edouard Rabaud. Pierre Rolland et Bisson avaient décidé le sultan de Zanzibar à entrer en relations directes avec Marseille. Le bâtiment qu'il expédia en 1848 fut consigné au président de la Chambre de Commerce, c'est-à-dire à Jacques Rabaud. C'est ainsi que les Rabaud, saisissant l'occasion, devinrent les agents à Marseille de Seïd-Saïd. L'arrivée à Marseille (en 1849) de la *Caroline*, chargée de 300 tonnes de girofle pour le compte du sultan, souleva de vives inquiétudes parmi les producteurs de la Guyane et de Bourbon. Le *Moniteur* les rassura officiellement : les girofles de Zanzibar n'avaient pas joui de la détaxe douanière accordée à ceux des colonies ; aussi,

sur les 300.000 kilogrammes, 45 seulement avaient été introduits en France.

En 1853 Alfred Rabaud faisait lui-même le voyage de Zanzibar, par la voie d'Aden, bien incommode alors. Il fallait profiter des rares occasions de départ de voiliers européens pour passer de là à Zanzibar. Faute d'en avoir rencontré, Rabaud, impatient de toucher au but, prit passage sur un bateau arabe avec lequel il visita les escales de la côte des Somalis où il devait plus tard créer des établissements (1). Malgré l'extension de ses relations avec l'Europe l'île demeurait bien isolée, en dehors de la grande route des navires dans l'Océan indien. Aussi Rabaud resta-t-il plus de six mois sans recevoir de nouvelles d'Europe.

Le pays lui avait paru très-riche, mais les habitants ne l'avaient guère séduit. Il avait cependant reçu un excellent accueil et revenait, au début de 1855, en passant par Ceylan et Bombay, laissant installé le premier comptoir français de Zanzibar. La tentative était hardie; les commerçants hambourgeois et anglais semblaient maîtres de la place. Après avoir lutté courageusement contre toutes sortes de difficultés, la maison Rabaud fut acculée à une liquidation en 1858. Heureusement soutenue par la puissante maison de banque marseillaise Roux de Fraissinet, elle forma, avec elle, en 1860, une nouvelle société pour développer les entreprises à Zanzibar et sur la côte orientale d'Afrique.

Le succès couronna tant de persévérance. Encouragé par les bénéfices réalisés, Rabaud put multiplier ses comptoirs : Nossi-Bé, Zanzibar, Mahé des Seychelles étaient les trois principaux centres de ses opérations. De Nossi-Bé dépendaient ses établissements à Madagascar, à Mayotte et Anjouan. Zanzibar concentrait les opérations de tous les états du sultan depuis le cap Delgado jusqu'au cap Guardafui. Des sous-comptoirs avaient été créés à Quiloa, Pemba, Lamou, Mélinde, Braouah, Magadoxo, Ouarcher, sur la côte de Benadir. Un agent avait été établi à Aden devenu, depuis l'occupation anglaise en 1839, le grand marché des cafés de l'Arabie.

En 1856, après la mort du sultan Seïd Saïd, Zanzibar et Mascate étaient devenus deux états à part. Rabaud et ses agents avaient tout à

(1) V. Bullet. de la Soc. de géog. de Marseille. A. Rabaud. *L'Afrique orientale et Zanzibar*, t. III, 1879, p. 158.

fait conquis la faveur du nouveau sultan Seïd Medjid. On vit bientôt que l'expansion commerciale marseillaise servait directement la cause de l'expansion coloniale française. Jusque-là l'influence des Anglais avait été tout à fait prépondérante à Zanzibar; leur langue était couramment employée. De tout temps, les Zanzibariens avaient été en relations commerciales surtout avec l'Inde. Les Banians de la presqu'île de Catch et du Gouzerate étaient chez eux les maîtres du trafic. Quand Rabaud vint à Zanzibar, en 1854, le Banian Zeiram Seouadji, dont la fortune était évaluée à 20 ou 25 millions de francs, était fermier des douanes du sultan; un autre Banian, Bima, plus riche encore, remplissait le même office à Mascate. On comprend quel devait être le prestige des maîtres de l'Inde. De plus, la répression de la traite leur avait fourni l'occasion d'imposer au sultan des traités de plus en plus sévères autour de 1840. Le pays semblait s'acheminer vers un protectorat anglais. C'est en partie grâce aux Marseillais qu'il n'en fut rien. L'influence et les intérêts français devinrent assez forts pour que notre gouvernement pût signer avec les Anglais la convention de 1862, qui garantissait l'indépendance des états de Zanzibar et de Mascate, et y plaçait la France et l'Angleterre sur le pied d'égalité. Peu de temps avant de mourir, le sultan Seïd Medjid instituait, en 1869, l'ordre Al Medjidié. Il décorait de la première classe son « ami illustre Rabaud pour le récompenser du soin qu'il prenait de ses affaires et de celles de son royaume, comme c'était de notoriété publique ». Les agents de la maison marseillaise, Bure et Bérard, recevaient le deuxième et le troisième degré du même ordre.

C'était l'année où le canal de Suez venait enfin d'être terminé. Les Marseillais pouvaient revendiquer leur part dans l'accomplissement de ce grand œuvre qui devait avoir tant d'influence sur l'expansion coloniale française et sur leur port. N'était-ce pas dans la colonie marseillaise d'Egypte qu'avaient pris naissance, au XVII[e] siècle, les premiers projets d'union de la mer Rouge au Nil et à la Méditerranée? Colbert avait chargé l'ambassadeur de Nointel, en 1670, d'obtenir pour les Français le droit de commercer par la mer Rouge et il lui avait adjoint le Marseillais Magy, membre d'une famille qui eut longtemps des comptoirs en Egypte, pour l'éclairer sur ces questions. En 1685, l'ambassadeur Girardin reprenant, sans

plus de succès, la négociation avortée de Nointel, exposait pour la première fois au grand vizir le projet d'un canal de jonction de la mer Rouge à la Méditerranée. En 1691, le consul du Caire, de Maillet, présentait de nouveau le projet de Girardin.

Mais les résistances de la Porte ou des Egyptiens avaient toujours été insurmontables. Le traité de 1784, négocié par Truguet et le négociant Magallon, avait fait naître un moment de grandes espérances (1). En 1790, les Marseillais du Caire avaient proposé à la Constituante de contraindre, par une démonstration navale, les beys Ibrahim et Mourad à ouvrir la mer Rouge au commerce. Bonaparte n'était donc pas un novateur quand il voulait nouer des relations avec l'Inde par l'Egypte et quand il confiait à l'ingénieur Le Père la mission d'étudier le tracé d'un canal entre la mer Rouge et la Méditerranée.

Trente ans après, le projet était repris et longuement étudié par les Saint-Simoniens. On pouvait lire alors dans le *Sémaphore* de Marseille, à la date du 20 mars 1830, au sujet d'un livre nouveau (2) : « L'Egypte, favorisée par la plus belle position du monde, offre à l'Europe les éléments d'un riche commerce. Il est de la plus haute importance pour la France de nouer de plus en plus ses relations avec le pays. Viendra, sans doute, un jour où l'isthme de Suez cessera d'élever une barrière entre la Méditerranée et la mer Rouge. De beaux jours seront alors réservés au commerce de la France. Marseille pourrait devenir l'entrepôt du monde. » En 1847 les Chambres de commerce de Lyon et de Marseille furent les premières à donner leur adhésion à la *Société d'études* formée en 1846 par le P. Enfantin, qui comptait au nombre de ses membres les trois frères Talabot. Parmi les signataires, membres du bureau, de la lettre adressée par la Chambre de Marseille à Enfantin, le 12 octobre 1847, on voit les noms de Jacques Rabaud, président, et de Régis aîné.

Telles étaient les vieilles traditions que le jeune Ferdinand de Lesseps trouva plus vivantes que jamais quand il arriva à Alexandrie comme élève consul. De Lesseps, rappelé en Egypte en 1854 par Saïd pacha, avec lequel il avait contracté d'amicales relations, s'entendit d'abord avec les Saint-Simoniens. Héritier de leur projet, il le fut

(1) Voir ci-dessus, chap. III, p. 99.

(2) *Histoire de la régénération de l'Egypte. Lettres écrites du Caire*, par Jules Planat.

aussi de tout un passé qu'il n'avait cessé d'étudier dans son premier séjour en Egypte. Leurs traditions devaient pousser les Marseillais à coopérer activement à l'œuvre définitivement entreprise (1). Il est vrai que le tracé du canal rencontra peu d'enthousiasme parmi les Français établis en Egypte parce qu'il ne passait ni par le Caire, ni par Alexandrie. Mais des Marseillais se signalèrent parmi les principaux ouvriers de la grande entreprise.

L'ingénieur Paul Borel fut, avec son associé Lavalley, le plus important entrepreneur du canal. Ils exécutèrent notamment toute la partie comprise entre le lac Timsah et la mer Rouge ; sous leur direction travaillèrent plus de 22.000 ouvriers. Les frères Dussaud, les grands entrepreneurs de travaux de ports, créèrent les jetées de Port-Saïd et le bassin de radoub de Suez. On peut encore rappeler le nom de Sciama, de M. Pierre, vosgien d'origine, marseillais d'adoption, attiré en Egypte par la maison Pastré, devenu chef du service des eaux de la Compagnie et créateur du curieux jardin des Fontaines d'Ismaïlia.

A peine l'œuvre était-elle terminée que Marius Fontane la célébrait dans son *Voyage pittoresque* à travers l'isthme de Suez. C'est encore un Marseillais, M. Jules Charles-Roux, l'un des chefs actuels de la puissante Compagnie, qui a pris à cœur d'élever un monument définitif et digne d'elle à l'œuvre grandiose de de Lesseps (2). Dès 1865 M. Charles-Roux avait été choisi, malgré sa jeunesse, par la Chambre de Commerce de Marseille, pour la représenter avec son secrétaire Berteaut, dans la commission internationale chargée d'aller vérifier sur place l'état des travaux ; en 1869 il avait été délégué par elle pour assister à l'inauguration. Dans un grand banquet donné à M. de Lesseps à Alexandrie par la commission internationale de 1865, c'est le Marseillais Berteaut qui avait été chargé de prononcer un toast où il célébra le canal en vers enthousiastes. Ce fut une solennelle protestation contre la malveillance persistante des maisons européennes d'Alexandrie, jalouses de Port-Saïd. A l'inauguration du canal aucun port n'envoya autant de navires que Marseille. Rabaud y assistait

1) Voir les chapitres II et III (4e partie de l'ouvrage de Bousquet et Sapet *Etude sur la navigation, le commerce et l'industrie de Marseille*. Marseille, 1857) qui fut alors couronné à Marseille au concours du prix Beaujour.

2 J. Charles-Roux. *L'isthme et le canal de Suez*. Paris. Hachette, in-8°, 1901, 2 volumes.

sur son vapeur *la Ville d'Aigues-Mortes*. C'était une goélette de sa maison, *la Suzette*, qui, la première, par le canal d'eau douce, était passée de la Méditerranée dans la mer Rouge.

La mer Rouge avait repris d'emblée toute son importance commerciale et politique. Alors on voulut y acquérir des positions à la fois stratégiques, navales et commerciales. Les Anglais avaient Aden depuis 1839. Pour commander la route de Suez ils avaient occupé Périm en 1857, devançant par surprise les officiers français chargés d'y planter notre drapeau. Le Marseillais Simonin jetait un cri d'alarme, en 1861, en signalant dans la *Revue des Deux Mondes* leurs empiètements dans les mers arabiques.

Ils venaient de prendre possession de l'archipel de Dahlac. Leur but réel était de surveiller le port d'Arkiko, l'ancienne Adoulis, que le capitaine Russel venait d'acquérir au nom de la France. « Arkiko, disait Simonin, convient parfaitement comme port de ravitaillement et d'entrepôt pour la ligne française des Indes que le gouvernement vient de concéder. » Précaution et avis inutiles ; l'acquisition d'Arkiko devait rester lettre morte. Et pourtant nous n'avions aucune autre position dans ces mers, tandis que les Anglais en occupaient une série d'autres : les îles Moussah dans la baie de Tadjoura, les îles Kouria-Mouriah acquises de l'iman de Mascate, l'île de Caraman, qui commande le port d'Hodeida, achetée à un cheik arabe, Berbera sur la côte des Somalis, l'îlot d'Abd-el-Kouri, près de Socotora (1).

Tandis que Simonin cherchait à mettre en éveil l'opinion publique, les négociants n'avaient pas attendu l'achèvement du canal pour prendre position dans la mer Rouge. Leur initiative aurait permis de prendre des garanties vis-à-vis des Anglais sans la coupable indifférence du gouvernement. Les explorateurs avaient depuis longtemps préparé le terrain à notre influence et à nos établissements sur les côtes d'Abyssinie. On peut citer, au moins comme un précurseur, le Marseillais Rifaut. Après un long séjour de treize ans en Egypte et en Nubie, il publiait, en 1830, un itinéraire à l'usage des voyageurs où étaient décrits les bords de la mer Rouge (2). Les Marseillais d'Egypte

(1) Rev. des Deux-Mondes, 15 décembre 1861.

(2) *Tableau de l'Egypte, de la Nubie et des lieux circonvoisins ou Itinéraire à l'usage des voyageurs qui visitent cette contrée, par M. J.-J. Rifaut, de Marseille.*

s'étaient intéressés depuis longtemps aux tentatives de pénétration en Ethiopie par le Nil. Au XIX^e^ siècle, c'est par la mer Rouge qu'on allait entrer en relations définitives avec l'Abyssinie.

En 1843, l'Académie de Marseille attirait l'attention sur les résultats du premier voyage de Rochet d'Héricourt de 1839. Seuls les Anglais exploitaient jusque-là la mer Rouge, grâce à leurs vaisseaux de guerre qui y circulaient sans cesse et assuraient leur sécurité. Le gouvernement français avait établi un consul à Djedda et des agents consulaires à Moka et Zeïla pour contrebalancer leur influence, mais il était de toute nécessité d'envoyer des vaisseaux de guerre. Rochet d'Héricourt signalait particulièrement l'importance du Choa. Son roi pouvait devenir le maître de toute l'Abyssinie et son alliance deviendrait alors très utile. En exerçant son action dans le royaume de Choa, l'œuvre civilisatrice de la France aurait donc les résultats les plus féconds. Le rapporteur de l'Académie demandait une subvention pour compléter celle que le gouvernement accordait parcimonieusement pour un nouveau voyage. Soutenant les conclusions de l'auteur, il faisait valoir l'importance de comptoirs établis à Berbera, à Tadjoura et au Choa. Mais ce qu'il préférait, c'était « l'établissement d'une ferme modèle dans le Choa pour donner un grand développement à l'agriculture qui, seule, pouvait alimenter le commerce (1) ».

Dès lors, les Marseillais ne cessèrent de témoigner par leurs efforts l'intérêt qu'ils portaient à l'Abyssinie. En 1849, Rolland, établi à Massaouah avec le titre de consul de France, signalait au gouvernement l'importance d'Obok. Il était, semble-t-il, l'un des fils de Pierre Rolland qui avait attiré l'attention des Marseillais sur l'iman de Mascate et de Zanzibar. Son frère, entré dans la marine de guerre, devint le capitaine de vaisseau Rolland qui se distingua en 1870 dans la défense de Besançon. De son voyage, Pierre Rolland avait ramené en France un jeune enfant, cadeau de Seïd Saïd. L'esclave Ismaïl affranchi par son maître et élevé à Marseille était resté au service du fils. Par sa connaissance de notre langue et le dévouement à la France qu'avaient su lui inspirer ses maîtres, il devait rendre longtemps des services importants aux Français, voyageurs ou commerçants, dans la mer Rouge. Rolland écrivait, le 7 novembre 1849, au ministère des

Paris, 1830, Treuttel et Würtz, in-8°. — Cf. le volume de la collection sur les *Voyageurs et explorateurs.*

(1) Acad. de Marseille. Registre des rapports. T. v, 1843, fol. 9.

Affaires étrangères : « Tôt ou tard, on doit l'espérer, il se construira un canal à Suez, et alors, sans contredit, la mer Rouge sera un des points du monde les plus importants. Dans cette prévision vous voudrez, à coup sûr, monsieur le Ministre, y assurer à notre pays un établissement commercial et politique convenablement situé. Ne faut-il pas un port de relâche pour nos bâtiments, un endroit pour le charbon de nos bateaux à vapeur, un comptoir fixe d'où notre commerce et notre civilisation puissent se répandre dans ce vaste continent abyssin ? » Le but à poursuivre était, dès lors, nettement indiqué.

C'était l'année où le brick des Régis, *la Grenouille*, avait pénétré dans la mer Rouge. Au moment où Rolland écrivait, son capitaine, Bisson, séjournait depuis plusieurs mois à Massaouah et étudiait les ressources commerciales de l'Abyssinie (1). La même année, un navire des Vidal paraissait à Hodeïda. Rolland lui-même était l'agent de la plus importante des maisons marseillaises d'Egypte, celle des Pastré, qui faisait de grandes affaires avec le vice-roi, et cherchait aussi à prendre pied dans la mer Rouge. Les Pastré eurent l'idée d'entreprendre le cabotage avec les différents ports qui la bordent, principalement en vue de l'achat des cafés d'Arabie, dont les Anglais détournaient le trafic vers Aden. Une compagnie nanto-bordelaise, formée à la suite de la première exploration française de Combes et Tamisier au Tigré et au Choa, en 1835-37, avait fondé un comptoir à Edd, dont le territoire avait été acheté aux chefs indigènes. Elle avait abandonné son entreprise à la maison Pastré, en 1841. Le lieutenant de vaisseau Lefebvre, dans le rapport qu'il adressait, en 1844, au ministre de la marine sur son exploration en Abyssinie, attribuait de l'importance à Edd à cause du voisinage d'une plaine de sel. « Cette place, ajoutait-il, est susceptible d'établir un commerce direct avec le district de Dessa, l'un des plus riches du Tigré. Pour s'y mettre à l'abri de toute insulte de la part de la population, un blockhaus et quelques soldats abyssins suffiraient. » Pourtant, le petit havre de Edd, « entouré de volcans et de cheires raboteuses qui rendent le pays presque inaccessible », au milieu de la côte aride des Danakils, avait plus de valeur par sa situation en face d'Hodeïda et de l'Yemen, le pays du café, que comme débouché de l'Abyssinie. En somme, l'acquisition avait été médiocre. Les Pastré ne réussirent pas

(1) V. ci-dessus, p. 417.

mieux que la première compagnie. Le petit vapeur qu'ils avaient armé dans la mer Rouge fut cédé par eux au président Geffrard de la république haïtienne. Edd fut offert au gouvernement français qui le refusa, comme il avait négligé la cession de la baie d'Amphila acquise par le lieutenant de vaisseau Lefèvre, en 1839, celle de Zoulla (baie d'Adulis) et d'Arkiko négociée par le capitaine Russel. Finalement, les droits des négociants marseillais furent abandonnés au Khédive, en 1866.

Le gouvernement allait heureusement recueillir le legs d'un autre négociant en plantant notre drapeau à Obok. Il y mit d'ailleurs peu d'empressement. L'endroit était peu engageant et paraissait aussi de valeur bien médiocre. L'avenir a pourtant montré que l'acquisition avait sa valeur. Sans la négligence des ministres de Louis-Philippe et de Napoléon, la possession des misérables territoires d'Arkiko, de Zoulla, d'Amphila, de Edd, nous aurait donné des gages importants sur la côte d'Abyssinie au moment du partage de l'Afrique.

Henri Lambert, le négociant dont l'initiative nous a valu notre protectorat de la côte des Somalis, était un breton élevé à Nantes. Son frère, Joseph Lambert, un des plus riches planteurs de Maurice, allait devenir célèbre comme favori de Radama II et fondateur de la grande compagnie de Madagascar en 1862. Il avait auparavant créé la première ligne de vapeurs entre la Réunion, Maurice et Aden, et établi son cadet, Henri, dans cette ville pour créer un commerce avec les ports de l'Yemen, de l'Abyssinie et du pays des Somalis. C'est dans une de ses reconnaissances commerciales qu'Henri Lambert débarqua, premier européen, à Obok en 1856. Bien accueilli par le sultan de Tadjoura, il négociait avec lui au nom de la France, dont il était l'agent consulaire à Aden, l'acquisition d'Obok pour la somme de 50.000 francs. Le gouvernement ne donna aucune suite à cette affaire. L'année suivante, Lambert était assassiné dans une barque, près des îles Moucha, le 4 juin 1859, à l'instigation de l'émir de Zeïla, Schemarket.

Ce guet-apens mystérieux, qu'on avait fait passer pour un naufrage, fut découvert en partie grâce au dévouement de l'interprète de Lambert, Ismaïl, l'ancien serviteur du Marseillais Rolland, établi à Aden. Depuis plusieurs années, Ismaïl servait d'interprète dans ces parages à tous les capitaines français de la marine marchande ou de celle de l'Etat. Cet attentat serait sans doute resté impuni si Joseph

Lambert ne fût alors venu en France à propos des affaires de Madagascar. Par son influence, il obtint l'envoi du commandant Fleuriot de Langle, qui put s'emparer des assassins de Lambert et les punir. Il ramena en France le dévoué Ismaïl qui fut présenté à l'Empereur et put se considérer, pendant quelques jours, comme une sorte de personnage à la mode. On voyait son portrait dans le *Tour du Monde*, où le Marseillais Simonin publiait les notes de voyage du malheureux Lambert et donnait des détails sur sa mort (1). Dès lors, l'attention était attirée sur la baie de Tadjoura. Le traité du 11 mars 1862 avait confirmé l'acquisition; l'année suivante, Goldtammer et Capitaine prenaient possession d'Obok au nom de la France.

Longtemps, l'établissement allait être bien précaire, ou plutôt absolument nominal. Ce furent des Marseillais qui travaillèrent le plus activement à tirer parti de notre situation nouvelle aux abords du golfe de Tadjoura, au profit de la pénétration française en Abyssinie. En 1869, Louis Régis publiait dans le *Correspondant* les résultats des voyages d'Arnauld d'Abbadie et montrait quelle grande œuvre il y avait à accomplir dans la vieille Ethiopie. « Cette grande contrée, disait-il, est trop peu connue des grandes nations.... Il faudra peut-être des siècles pour lui rendre la vie; mais, avec un travail patient, on peut faire de grandes choses. Ce sont les nations civilisées qui, dans l'origine, ont été cause de sa chute; c'est à elles, maintenant, à la relever et à lui porter la lumière (2). »

C'est surtout entre 1870 et 1880 que l'activité des négociants fut féconde. Ils surent mettre à profit les bons souvenirs laissés au Choa et dans toute l'Abyssinie par nos voyageurs, surtout par Rochet d'Héricourt et d'Abbadie. Ménélick II, le petit-fils de notre ami Sahala Selassié, qui avait signé un traité de paix et de commerce avec Rochet d'Héricourt, régnait au Choa depuis 1866. Les premières relations des Français avec lui remontent au moins en 1870. L'un des précurseurs de notre commerce au Choa, sinon le premier, fut M. César Tian, actuellement le vétéran du commerce français dans les mers arabiques. En 1869, il passait un des premiers le canal de Suez et fondait sa maison d'Aden qu'il dirige encore aujourd'hui, prenant la succes-

(1) *Voyages de M. Henri Lambert*. Tour du Monde, 1862, deuxième semestre, p. 65 et suiv.

(2) *Douze ans de séjour dans la Haute-Ethiopie*, par M. Arnauld d'Abbadie. Correspondant, 25 mars 1869.

sion des Pastré et des Vidal. Aussitôt il entra en relations avec Ménélick, par ses agents. Zeïla, où il possédait un comptoir, fut la base de ses opérations. C'était le point de départ et d'arrivée de la plupart des caravanes qui faisaient le trafic avec le Harrar et le sud de l'Abyssinie, le plus grand marché de toute la côte.

Ce port était alors, depuis longtemps, sous la domination du pacha Ali Abou Beker, gouverneur qui arborait officiellement le pavillon turc et plus tard le remplaça par celui des Egyptiens, quand le khédive étendit sa domination jusqu'au golfe d'Aden en 1875. C'est à la France qu'il devait sa situation. Sultan de Tadjoura, il avait dénoncé le meurtrier de Lambert, Schemarket. Celui-ci ayant été pris par l'amiral Fleuriot de Langle et mis à mort, Abou Beker avait été mis à sa place à la condition de reconnaître notre protectorat. Depuis, il n'avait cessé de se prévaloir de son titre de protégé français. Ce personnage habile, énergique et astucieux, en réalité à peu près indépendant, était le maître du commerce à Zeïla; il veillait avec un soin jaloux à ce que les négociants européens ne pussent s'affranchir de sa tutelle et détourner les caravanes vers un autre point de la côte. C'était sans doute au même mobile qu'avait obéi Schemarket en faisant assassiner Lambert. Abou Beker avait la réputation méritée d'être un grand négrier. Les Anglais, rudes adversaires de la traite, savaient fermer les yeux quand leurs intérêts étaient en jeu; ils disputèrent vivement aux Français son amitié. M. Tian sut, en dépit de leurs intrigues, maintenir à Zeïla, comme Rabaud à Zanzibar, l'influence et le prestige du nom français.

Cependant d'autres Français et d'autres Européens, négociants, aventuriers, étaient venus tenter fortune au Choa. En 1874, Pierre Arnoux, négociant d'origine niçoise, y monta. Ménélick lui fit bon accueil, lui accorda toutes les garanties qu'il réclamait pour la compagnie qu'il voulait constituer et le chargea de lettres et de présents pour le président de la République, le roi d'Italie et la reine d'Angleterre. Arnoux avait eu le premier l'idée de tirer parti de notre possession nominale d'Obok, d'échapper aux vexations d'Abou Beker, en même temps qu'aux droits de douane excessifs prélevés par les Égyptiens. Obok n'était pas sous leur domination. Juste au moment où il redescendait à la côte, l'armée égyptienne de Musinguer-pacha était défaite par Houmed Loïta, chef des Afars des environs d'Obok et le pacha tué. Arnoux rapportait d'Ankober la permission

d'établir une route partant d'Obok pour atteindre le Choa. En France, Denis de Rivoyre faisait depuis plusieurs années une campagne en faveur de ce port. Arnoux réussit à fonder la *Société franco-éthiopienne* et revint avec des agents pour établir ses comptoirs. Abou Beker, connaissant ses projets, arrêta une première fois sa caravane à Zeïla où il resta trois mois prisonnier. Quatre ans après Arnoux redescendant du Choa était assassiné à Obok, le 3 mars 1882, avec deux compagnons, Disset et Bérenger.

Presque en même temps que lui la maison Tramier, Lafoge et C^ie^, de Marseille, avait noué des relations commerciales avec le Choa, par Zeïla. Son agent principal, le capitaine marin Eloï Pino, engagea des opérations avec Ménélick, avec le ras du Kaffa, Goubanna, et fit un long séjour dans le pays. Soleillet raconte son émotion quand, à trois journées de marche d'Obok, installant son lit contre le tronc d'un gommier il y lut en grosses lettres majuscules : *Lanfrey de Marseille.* C'était la trace d'un employé de la maison Tramier qui avait suivi avant lui la route du golfe de Tadjoura au Choa. Ce Lanfrey avait su mourir noblement aux côtés du pacha égyptien Musinguer, dans sa malheureuse expédition de 1876. « Il avait, raconte Soleillet, sa tente à côté de celle du pacha et il fut l'un des premiers blessés quand les Adals surprirent l'armée égyptienne. Il avait des domestiques très dévoués qui, le voyant blessé, le transportèrent dans une île de l'Aoucha. Revenu à lui, il aurait dit : « Non ce ne serait pas honnête » et, s'échappant des bras de ses serviteurs, il vint tomber, percé de coups de lance, à côté des cadavres encore palpitants de Musinguer-pacha et de sa femme (1) ». Ainsi, tandis que des Marseillais, fidèles aux traditions égyptiennes de leur ville, essayaient de profiter de l'extension de la puissance égyptienne pour pénétrer en Ethiopie, d'autres cherchaient, au contraire, à s'en affranchir.

L'année suivante, Brémond, autre agent de la maison Tramier, montait au Choa pour faire un nouveau contrat avec Ménélick. Il n'en revint qu'après un séjour de quatre ans, rapportant des présents destinés au président Grévy. En 1884 il redescendait avec Soleillet, au retour d'un second voyage. La maison Tramier avait été malheureuse et liquidait ses affaires. Aucun de ceux qui tentèrent alors

(1) P. Soleillet. *Voyages en Ethiopie*, p. 49.

fortune en Ethiopie ne réussit brillamment. Pourtant Brémond s'occupait aussitôt de former une société pour le Choa.

Ces diverses tentatives, plus ou moins heureuses, du commerce marseillais au Choa n'avaient pas empêché M. Tian, d'Aden, de maintenir ses relations avec Ménélick. Le missionnaire Taurin Cahagne, évêque d'Adramytte, en faveur auprès du roi, le servait auprès de lui. Son correspondant Pierre Labatut, le seul négociant européen fixé au Choa, où il résidait depuis 1874 environ, avait conquis l'affection de la cour et de la population d'Ankober par sa franchise et sa belle humeur. Ménélick et le ras Makonnen confiaient au négociant marseillais des sommes importantes pour les faire valoir en marchandises et le chargeaient de missions de confiance.

En même temps les agents du négociant marseillais avaient accru leur influence auprès des Abou Beker de Zeïla. En 1881 l'un des fils du vieux pacha, Mohammed, était amené en France, hébergé par M. Tian à Marseille, conduit par lui à Paris et était reçu par le président Grévy. Ni le gouvernement, ni la presse ne prêtèrent grande attention à cette visite. Le *Temps* enregistra même la protestation d'un voyageur, qui était allé au Choa, contre la réception faite à un homme dangereux et ennemi des Français. La vérité était que l'amitié de l'astucieux pacha pouvait être précieuse. Il affectait de prendre le titre de protégé français, ce voyage eût pu rendre plus étroits les liens qui nous l'unissaient. On allait voir presque aussitôt quel parti on eût pu tirer de son voyage.

Malheureusement le gouvernement avait toujours reculé devant la peur de contrarier les Anglais dans ces parages. De plus, au même moment, son attention fut attirée sur Obok, l'acquisition de Lambert, resté inoccupé malgré la prise de possession de 1863. Lambert avait acquis ce point facilement parce qu'il était abandonné. C'était encore, en 1880, le seul argument en faveur d'Obok : les Egyptiens n'y étaient pas installés. Mais cet abandon était justifié par son peu de valeur. Obok était bien médiocre comme mouillage, plus encore au point de vue commercial. Toutes les caravanes aboutissaient à Zeïla ou, sur le golfe de Tadjoura, à Tadjoura même, à Sagallo, à Djibouti. Notre établissement sur cette plage délaissée a malheureusement contribué à détourner l'attention de Zeïla et de Cheik Saïd.

Obok n'a jamais eu beaucoup de partisans à Marseille, cependant c'est à un demi-marseillais que fut due son occupation

définitive. Paul Soleillet, né à Nîmes, mais fils d'un Marseillais, conserva toujours des attaches à Marseille ; il avait été un des agents de Pierre Arnoux et partageait ses idées sur Obok dont il fut l'apôtre enthousiaste. Au moment où Mohammed Abou Beker visitait Paris, la maison Godin et Cie fondait la *Société française d'Obock et du golfe Persique* dont le siège était au Havre. M. Chefneux, qui a joué un si grand rôle depuis, fut le premier agent qu'elle envoya au Choa.

Soleillet, son promoteur et son agent général, partit en novembre 1882, établit un comptoir à Obok à côté de la Compagnie Franco-Ethopienne et se fit céder en bonne et due forme par le sultan Homed Loïta, le 3 août 1882, la rade voisine de Sagallo où il laissa un agent. Il fallait quelque hardiesse pour créer des établissements sur ces rivages peu hospitaliers. L'*Officiel* n'avait-il pas publié, le 25 décembre 1880, une note du gouvernement français prévenant les négociants que la possession d'Obok était toute précaire et qu'ils n'auraient droit à aucune indemnité en cas d'abandon. Cette déclaration venait de recevoir un éloquent commentaire : en mars 1882, Arnoux avait été assassiné là sans que la France fît rien pour rechercher et punir ses meurtriers. Soleillet prêt à monter, quelques mois après, à Ankober, se plaignait d'être menacé par les sbires d'Abou Beker qui, au début de 1883, se mettaient aussi à la poursuite de l'Italien Antonelli coupable de chercher à ouvrir au commerce du Choa la route d'Assab.

Soleillet séjourna près de deux ans au Choa, où il trouva partout des traces de l'action et de l'influence marseillaises. Il était reçu par Pino et Labattut. En visitant la station scientifique italienne, fondée par le marquis Antinori qui venait de mourir, il trouvait comme gardien un indigène que l'évêque italien, depuis cardinal, Massaja, protecteur d'Antinori, avait fait élever à Marseille. Un autre élève des capucins de Marseille, Abba Yoannès, père Jean, l'accueillit dans le Kaffa.

Soleillet se félicita d'avoir reçu un excellent accueil de Ménélick et d'en avoir obtenu pour sa compagnie d'importantes concessions. Il fut même question d'une ambassade abyssine en France conduite par notre voyageur. Celui-ci écrivait au ministre des affaires étrangères, à la date du 30 mars 1883, pour lui expliquer le but de l'ambassade : « Le roi espère : 1° obtenir du gouvernement de la République française d'être reconnu protégé français et, à ce titre, être représenté et protégé,

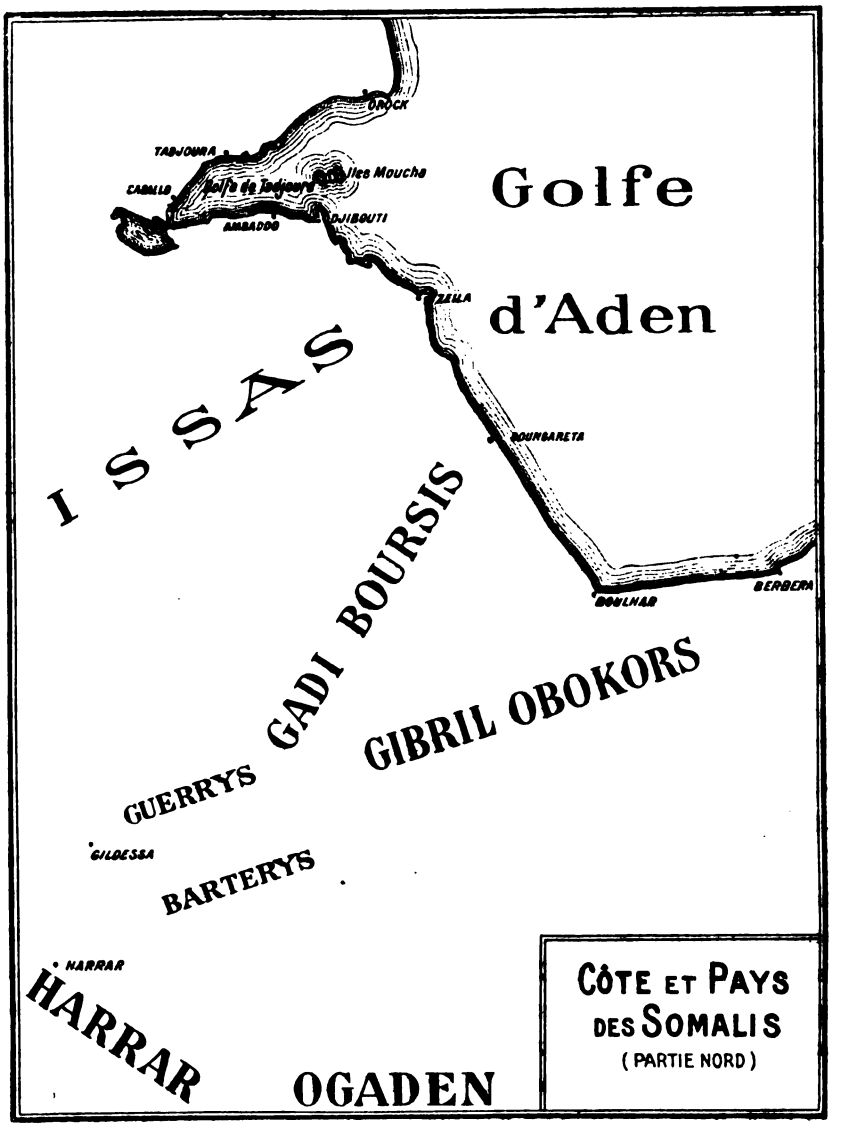
lui et ses sujets à l'étranger, par les agents français ; 2° avoir un résident français auprès de lui, consul ou agent consulaire ; 3° entrer dans l'union postale et monétaire ; 4° aider à la construction d'une voie ferrée entre ses états et Obok. »

La politique coloniale donnait alors au gouvernement beaucoup de tracas. La proposition de Ménélick fut accueillie, comme devaient l'être l'année suivante les ouvertures relatives à Cheik-Saïd, par une fin de non-recevoir. Challemel-Lacour, ministre des affaires étrangères, répondit à notre consul à Aden, le 8 août 1883, qu'il s'en remettait à son tact du soin d'amener Ménélick à renoncer, quant à présent, à son projet, tout en l'entretenant, autant que possible, dans ses bonnes dispositions. « La meilleure voie à suivre, disait-il, serait peut-être de lui faire comprendre, par l'intermédiaire de son agent à Aden, que le départ de son ambassadeur devrait être précédé d'une entente officieuse avec le gouvernement de la République, entente qui ne saurait s'établir que par l'intermédiaire de représentants plus autorisés que ne saurait être un simple voyageur. » L'agent dont il était question, c'était le Marseillais Tian, qui se chargea, en effet, de faire parvenir à Ménélick une lettre où il lui conseillait de différer le départ de son ambassade et d'attendre jusqu'au printemps de l'année suivante pour en conférer avec le consul de France à Aden.

La compagnie normande pour le compte de laquelle agissait le Provençal Soleillet avait disparu avant même qu'il eût atteint Ankober ; les négociants havrais, n'ayant pas de traditions dans ces pays, s'étaient vite découragés sans attendre que leur entreprise pût porter des fruits. Obok risquait fort de tomber de nouveau dans l'abandon. Heureusement le gouvernement se décida enfin à l'utiliser pour son compte. Soleillet avait adressé au ministre, à la date de juin 1883, un rapport où il vantait les avantages de la position comme port de relâche et comme centre commercial.

En 1884, un navire de guerre, *l'Etendard*, séjournait dans la rade et en étudiait l'hydrographie ; son commandant, Boucher, mourait à Aden, chez M. Tian, dont la maison donnait alors une large hospitalité aux Français de passage. La plupart des voyageurs qui partaient alors pour Zanzibar et l'Afrique des grands lacs y reçurent accueil. C'est chez lui que Georges Revoil, compatriote de Soleillet, devenu presque marseillais par ses longs séjours à Marseille et à Cassis et par ses relations, prépara ses intéressantes explorations, mêlées de

tentatives commerciales, sur la côte de Benadir et des Somalis, autour du cap Guardafui, de 1877 à 1883. L'*Etendard* avait été remplacé



à Obok par l'*Infernet*. On avait envoyé enfin un administrateur pour organiser notre nouvel établissement. La tâche fut confiée à un jeune fonctionnaire de 27 ans, M. Lagarde, fils d'un préfet qui a laissé des

souvenirs bien vivants à Marseille. Commandant d'Obok en 1884, gouverneur en 1886, puis représentant de la France auprès de Ménélick, M. Lagarde fut longtemps aussi loué pour son habileté d'organisateur et de diplomate qu'il est attaqué depuis quelques années. Il est redevenu récemment Marseillais par son mariage.

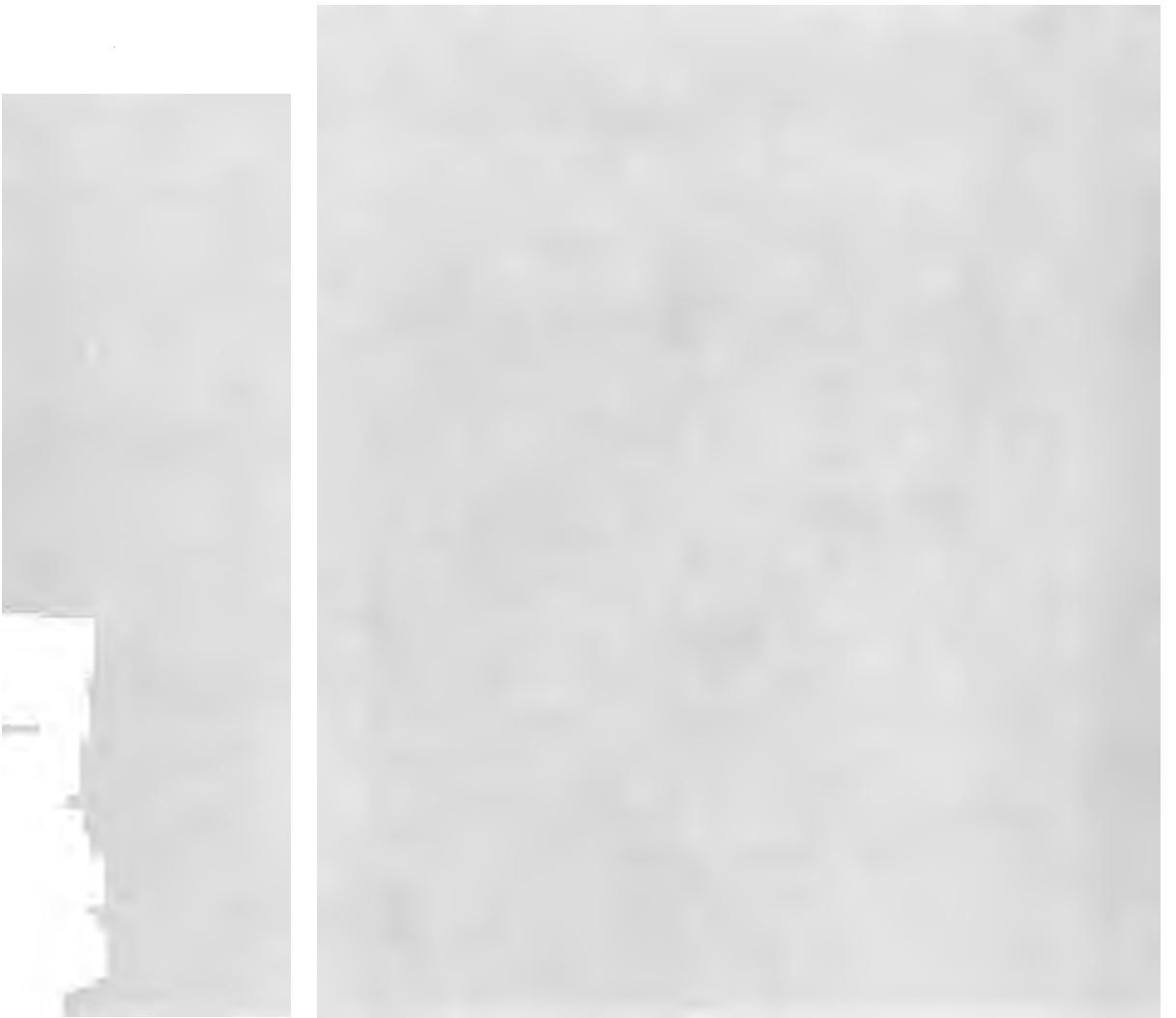
La France agissait trop tard, au dernier moment, quand les Anglais menaçaient d'accaparer toutes ces côtes. Depuis deux ans les évènements d'Egypte avaient singulièrement accru leur prestige et augmenté leurs prétentions. Maîtres de l'Egypte ils étaient décidés à se substituer aux Egyptiens en dehors de leur pays. C'est ainsi qu'ils occupèrent Berbera et Boulhar ; ils voulurent agir de même au Harrar et à Zeïla en 1884. Le Harrar, occupé par les troupes égyptiennes depuis 1875, fut évacué sur l'ordre de l'Angleterre et remis au fils de l'ancien émir. Les troupes égyptiennes quittèrent aussi Zeïla qui reçut un vice-consul anglais, le capitaine King, établi par le major Hunter premier assistant résident politique à Aden. Les Anglais n'osèrent pas toutefois prendre possession de la ville ; ils reconnurent encore Abou Beker, comme gouverneur égyptien, mais ils lui retiraient tout pouvoir. Hunter, véritable gouverneur, prétendait exercer son autorité sur toute la côte, depuis Berbera jusqu'au fond du golfe de Tadjoura. On avait même parlé de l'occupation de Tadjoura. Hunter s'était borné à envoyer des émissaires qui avaient enlevé le pavillon français et le lui avaient apporté à Zeïla. Sa politique était d'isoler notre établissement d'Obok et de le couper des routes de l'intérieur. M. Lagarde s'était hâté de prendre possession de Tadjoura et d'y maintenir notre pavillon.

Mais la France paraissait complètement écartée de toute la côte au sud du golfe de Tadjoura, quand la situation fut modifiée tout à coup, au début de 1885, par l'habileté et l'énergie de l'agent consulaire français nommé à Zeïla. Ce représentant de la France n'était autre qu'un employé du Marseillais Tian. La vieille renommée de son maître dans le pays servit singulièrement alors la cause nationale.

Henry avait été envoyé par M. Tian au Harrar, au printemps de 1884, pour y établir un comptoir et surtout pour y étudier la possibilité de créer de grandes plantations de café et de coton. Il avait reçu le meilleur accueil du gouvernement égyptien et de la population, aidé par l'influence de l'évêque Taurin. Il avait préparé l'acquisition de terrains, quand la nouvelle que les Anglais allaient

MOHAMMED ABOU BEKER ET SON DOMESTIQUE ALI. MARSEILLE, 1881

(Cliché communiqué par M. César Tian.)



venir occuper le Harrar arrêta toute entreprise. Pendant plusieurs mois les bruits les plus contradictoires circulèrent. Enfin on apprit que les troupes égyptiennes et le gouverneur allaient recevoir l'ordre d'évacuer le pays sans que les Anglais en prissent possession eux-mêmes ; le pouvoir était rendu au fils de l'émir détrôné par les Egyptiens en 1875. C'était livrer cette région à l'anarchie ; toute tentative coloniale devenait impossible pour le moment. Henry fut rappelé par sa maison.

Cependant il avait fait des démarches auprès du ministère des Affaires étrangères pour obtenir les fonctions d'agent consulaire au Harrar. Le consul d'Aden était venu, pendant son séjour, se rendre compte lui-même de l'importance qu'aurait pour le commerce et l'influence française un représentant officiel dans ce pays. Le ministère avait les yeux ouverts un peu tard sur les envahissements anglais et sur les intérêts français de ce côté. Henry fut nommé consul à Zeïla avec juridiction sur toute la côte Somali et le Harrar et mission de maintenir, autant que possible, les droits de la France. Il s'en acquitta au delà de tout ce qu'il était permis d'espérer.

La situation n'était pas facile quand il arriva à Zeïla en mars 1885. King, l'agent anglais, essaya de le prendre de haut, puis de l'empêcher par tous les moyens d'occuper son poste. Mais Henry n'était pas homme facile à intimider. « Lors de mon arrivée, écrivait-il le 1er avril 1885, le vice-consul anglais, capitaine King, a commencé par me dire qu'il ne pouvait pas me reconnaître comme consul de France sans que M. Hunter ne l'ait avisé de ma nomination. Je lui ai assez vertement répondu que je n'avais nullement besoin qu'il me reconnût, que j'étais accrédité auprès des autorités égyptiennes, que, de plus, j'avais reçu l'exéquatur par un firman de la Porte ottomane et que lui-même n'avait pas des pouvoirs aussi complets que moi pour exercer ses fonctions de consul ; que, du reste, je n'avais rien à faire avec lui, qu'il n'était rien à mes yeux qu'un agent nommé par M. Hunter et que ce dernier n'était lui-même qu'un simple consul anglais pour la côte Somali au même titre que moi. » Abou Beker pacha avait reçu avis de la nomination du consul français avec ordre de le faire reconnaître par les autorités égyptiennes ; il restait donc bien le seul vrai gouverneur de Zeïla. Rien n'était encore absolument compromis.

Henry sut exploiter avec un rare bonheur le mécontentement

général que les Anglais avaient suscité depuis leur arrivée. Une partie de la population de Zeïla s'était retirée dans l'intérieur ; le commerce était complètement interrompu, les communications coupées, l'insécurité très grande ; la désolation était générale. La nouvelle rapidement répandue que le drapeau français flottait à Zeïla ramena peu à peu le calme et rendit quelque activité au commerce. Hunter avait l'audace d'écrire que la présence des Français entretenait l'effervescence ; Abou Beker faisait connaître, au contraire, au khédive et à M. Barrère, notre ministre en Égypte, que l'arrivée et l'influence de Henry avaient évité des troubles.

La population et les chefs de l'intérieur pressaient le consul de proclamer le protectorat de la France. Henry sut agir avec autant de prudence que d'habileté. Le 25 mars 1885, à l'insu des Anglais, des traités de protectorat étaient signés en bonne et due forme avec les chefs de deux importantes tribus du voisinage, les Gadi-Boursis et les Gibril-Obokors. Le drapeau français était arboré sur la résidence de leur ougasse, ou chef, et sur le port de leur côte, Doungareta. C'était un succès important : le littoral de ces tribus s'étendait entre Zeïla et Berbera ; leur territoire, limitrophe de celui des Issas au Nord, n'était séparé du Harrar à l'Ouest que par celui des « Guerrys » et des « Bartérys », tribus amies qui s'étaient jointes à elles pour solliciter notre protectorat. Quant à Doungareta, il pouvait devenir le point le plus commerçant de la côte si notre pavillon continuait à y flotter. Le produits du sud du Somal et de l'Ogaden viendraient s'y déverser au détriment des ports anglais de Berbera et de Boulhar. Doungareta était, en outre, plus rapproché du Harrar que Zeïla lui-même. Les Anglais voulurent opposer traité à traité. Ils inventèrent un ougasse des Gadi-Boursis ; le rôle fut dévolu à un portefaix de Zeïla qui se reconnut leur protégé, mais ils essayèrent en vain, par une expédition, de le faire reconnaître à la tribu, pas plus qu'ils ne décidèrent le vrai chef, par des vexations de toutes sortes, à abandonner notre alliance.

Henry s'efforçait de persuader au ministère que la possession d'Obok, sans la rive sud de la baie de Tadjoura et le pays des Issas, dont Zeïla était le port, resterait sans utilité, car, si les Italiens, pour le compte desquels agissaient les Anglais, s'y installaient, les routes du Harrar nous seraient fermées. Il réussit par ses instances, malgré des influences contraires, à décider le gouvernement à maintenir

à Abou Beker la protection de la France. Au mois de mars 1885, M. Lagarde avait fait un traité avec les chefs d'Ambaddo, situé près du cap Djibouti, qui plaçait toute la côte sud du golfe de Tadjoura sous le protectorat français. Heureusement averti, par Henry, que les Anglais se préparaient à aller y arborer leur pavillon, il s'y rendit à temps avec un navire de guerre pour effectuer une prise de possession définitive. Le lendemain le capitaine King arrivait trop tard devant Ambaddo et devait se retirer en protestant contre notre occupation.

Au même moment, Abou Beker lui-même signait le 22 août un nouveau traité rappelant que Zeïla et tout le pays des Issas avaient accepté le protectorat de la France en 1861. Le 30 octobre, l'ougasse des Gadi-Boursis et les chefs des Gibril-Obokors envoyaient une déclaration priant la France de venir exercer au plus tôt son protectorat, ajoutant qu'ils n'en reconnaîtraient jamais d'autre. Le 1er novembre, les notables de Zeïla rédigeaient une pétition analogue. Toutes ces pièces étaient expédiées au ministère des affaires étrangères. Pour compléter ses succès, l'agent consulaire de France avait réussi à imposer le respect aux Anglais par sa fermeté. Dès le mois de juin, le major Hunter était venu à Zeïla, sur sa demande, et n'avait pu s'empêcher de blâmer son vice-consul King de son incorrection et de ses violences. Extérieurement, au moins, les relations avaient cessé d'être tendues entre les représentants des deux puissances rivales. Entre temps, dans l'été de 1885, Henry avait reçu mission de monter au Harrar pour y surveiller les agissements de deux officiers italiens qui le parcouraient sous prétexte de chasser les fauves.

Ainsi, grâce à l'habileté d'un agent commercial, devenu excellent agent diplomatique, les progrès des Anglais sur la côte Somali avaient été arrêtés. Il y avait une question Zeïla à résoudre. Le ministère français était malheureusement hésitant. Il était mal renseigné sur nos intérêts et sur nos droits par ses représentants dans ces parages qui affectaient un grand scepticisme à l'égard de Zeïla. Cependant les instances d'Henry l'avaient ému. M. Barrère, notre consul général en Egypte en 1885, le connaissait personnellement et l'avait appuyé. En mars 1886, un câblogramme adressé du Caire à M. Tian lui demandait d'envoyer d'urgence des détails sur la situation à Zeïla et au Harrar. Au mois de juillet, le consul Lemay (1) et le lieutenant de vaisseau

(1) Vice-consul d'Hodeida.

Latour venaient, avec la canonnière *le Météore*, pour étudier sur place la situation. Ils arrivaient à point pour soutenir l'énergique Henry. Le major Hunter voulut arrêter l'un des Abou Beker. Sur la réquisition de l'agent consulaire, Latour menaça de mettre à terre sa compagnie de débarquement, si les Anglais, qui n'étaient rien à Zeïla, s'avisaient de molester un protégé français ; il osa parler de mettre en arrestation le vice-consul King lui-même. Cet acte d'énergie combla de joie la population et c'est au milieu de fêtes enthousiastes que fut célébré, quelques jours après, le 14 Juillet.

Lemay et Latour, émerveillés des résultats obtenus, entièrement convertis par Henry, étaient devenus au moins aussi fervents annexionnistes que lui. Quelques jours après, M. Lemaire, ingénieur de la marine en mission, visitait à son tour Zeïla et promettait, aussitôt arrivé à Paris, de pousser ferme M. de Freycinet, ministre des affaires étrangères, et les directeurs politiques du ministère, pour que la question de Zeïla fût définitivement tranchée conformément à nos droits indiscutables. Des négociations furent engagées et, en 1887, un arrangement conclu entre lord Salisbury et M. Flourens, alors ministre ; la convention du 8 février 1888 fixa définitivement les frontières des protectorats anglais et français du Somaliland. Nous n'eûmes ni Zeïla, ni Doungareta, ni le protectorat des pays entre Zeïla et le Harrar. Au moins le ministère avait obtenu une solution mixte indiquée par Henry dans une note sur Ambaddo. « Si on ne gardait pas Zeïla, disait-il, Ambaddo n'aurait aucune valeur par lui-même, il faudra réclamer une bonne partie du pays des Issas et nous garantir ainsi l'accès du Harrar et de l'Abyssinie. » La convention de 1888 nous laissait, en effet, presque tous les pays Issas, sauf leur port Zeïla. De plus, le Harrar était neutralisé. Bientôt les Abyssins devaient l'occuper. Les Anglais abandonnaient les îles Moucha, placées à l'entrée de la rade de Djibouti. Ainsi fut enfin constituée notre colonie du Somaliland dont Djibouti, occupé en 1888, allait devenir la capitale en 1892.

C'est au milieu de ces circonstances troublées que M. Jules Borelli avait entrepris, en 1885-86, son beau voyage au Choa et dans les pays Gallas. Doué d'un véritable tempérament d'explorateur, ayant vécu en Egypte auprès de son frère, l'un des Français qui travaillèrent avec M. de Blignières à doter l'Egypte d'une nouvelle législation, M. Borelli devait être naturellement attiré par l'Ethiopie.

L'influence d'Arnauld d'Abbadie le décida. Il fut, en effet, le digne continuateur du célèbre voyageur et contribua à accroître le prestige du nom français auprès de Ménélick, tandis que la publication de sa *Relation* fixa davantage l'attention du public et du gouvernement sur l'Abyssinie. Il avait eu, l'un des premiers, l'intelligence de la supériorité de Djibouti sur Obok et l'avait signalée (1).

En définitive, l'activité marseillaise n'avait pas été stérile sur les rives du golfe d'Aden. C'est bien grâce à elle que nous avons eu Djibouti et la possibilité de construire le chemin de fer qui conduira en Abyssinie. Les Marseillais ont été les premiers à suivre la voie tracée par les explorateurs, à créer des intérêts commerciaux en Ethiopie et à gagner Ménélick à l'influence française. Malheureusement, leurs efforts n'ont pas donné tous les fruits qu'ils en pouvaient espérer. Si le gouvernement et l'opinion publique avaient été plus attentifs à les suivre et à prévoir les bénéfices que notre expansion pouvait recueillir des entreprises des négociants, nous aurions peut-être Zeïla et tout le nord de la côte des Somalis. La valeur de notre colonie eût été doublée, la situation politique et commerciale complètement modifiée. Le maintien de notre influence et la défense de nos intérêts commerciaux ne nous causerait, à l'heure actuelle, ni les mêmes difficultés, ni les mêmes inquiétudes.

(1) Pour le voyage de M. Borelli, voir le volume de la collection consacré aux *Voyageurs et Explorateurs*.

CHAPITRE XV

MARSEILLE ET L'EXPANSION COLONIALE FRANÇAISE AU XIXe SIÈCLE.

IV. — *Côte orientale d'Afrique et mers arabiques (suite).* V. — *Récentes acquisitions.*

Les Marseillais ont joué un grand rôle dans les origines de notre établissement du Somaliland. Il n'a pas tenu à eux que nous n'ayons une position stratégique de premier ordre à Cheik-Saïd. Avant que l'union de la Méditerranée et de la mer Rouge ne fût chose accomplie, Alfred Rabaud avait songé à ce promontoire de la côte arabique dont la situation lui paraissait très avantageuse pour le commerce. La presqu'île montueuse de Cheik-Saïd s'avance en face de l'île de Périm, qui partage en deux le détroit de Bab-el-Mandeb. Séparée de l'intérieur de l'Yémen par des plaines sablonneuses, elle avait toujours été délaissée par les Turcs. La tribu des Akhémi ed Dourein vivait indépendante sur ce territoire.

Les Rabaud formèrent, en dehors des Roux de Fraissinet leurs associés habituels dans leurs entreprises africaines, une Société d'étude du territoire de Bab-el-Mandeb. Avec eux, elle avait à sa tête des négociants de marque, Max et Auguste Bazin, Frédéric Van den Brok. Le capital fut fourni par un assez grand nombre de souscripteurs, parmi lesquels figuraient les frères Rolland, toujours intéressés aux affaires de la mer Rouge. Le 1er octobre 1868, le territoire de Cheik-Saïd fut acquis par la Société au prix de 80.000 talaris, 400.000 francs environ, payables par annuités (1). Le cheik des Akhémi ed Dourein, Ali Tabatt, fit attester ses droits de vendeur par sept cheiks des tribus voisines. Le consul de France à Aden, M. de Créty, se livra à une enquête de laquelle il ressortit qu'Ali avait toujours été indépendant. L'acquisition fut donc bien régulière ; l'acte authentique enregistré au consulat d'Aden devait en témoigner. Le territoire cédé à la Société

(1) Le premier acheteur avait été Masse, l'agent de la maison marseillaise Vidal, à Aden.

marseillaise était délimité par un arc de cercle tracé à 42 kilomètres de la pointe extrême de la presqu'île ; sa superficie atteignait environ 1650 kilomètres carrés.

La valeur de ce sol aride paraît bien médiocre au premier abord. En approchant du détroit, on voit se dresser deux massifs montagneux : l'un, le djebel Manhali, surplombant de ses falaises escarpées l'extrémité de la presqu'île ; l'autre, le djebel Eika (1), séparé du premier par une dépression profonde, au niveau de la mer, occupée en grande partie par un lac de 10 kilomètres carrés de superficie et profond d'environ 3 mètres. Ces massifs volcaniques, d'aspect tourmenté, présentent des flancs nus et déchirés, dominés par des pointes aiguës, dentelées. Le Manhali s'élève à plus de 250 mètres (2) ; l'Eika le domine. Vers l'Est, de vastes plaines de sables séparent celui-ci de la chaîne Zée, autre soulèvement volcanique qui forme le dernier promontoire des monts de l'Yémen.

Mais le commerce pouvait donner de l'activité à ce coin d'Arabie, dont la désolation n'avait rien de plus effrayant que celle d'Aden. Depuis longtemps, Rabaud avait étudié le rapport du capitaine Haines, qui avait occupé ce port en 1839. Il avait suivi de près tous les progrès de la nouvelle possession anglaise, la ruine de Moka et Hodeida abandonnés peu à peu par le trafic. Cheik-Saïd n'était-il pas mieux placé qu'Aden pour jouer le même rôle, pour centraliser les opérations de l'Yémen ? De plus, le canal de Suez allait faire du détroit de Bab-el-Mandeb l'un des passages les plus fréquentés du globe par les navires. Cheik-Saïd ne pouvait-il devenir leur escale obligée, leur station de ravitaillement, le grand entrepôt et le centre de distribution des mers arabiques ?

Les falaises du djebel Manhali abritent des baies de faible profondeur qui ne peuvent rendre de grands services aux navires. Mais, au nord-ouest de la presqu'île, en dehors du détroit, Cheik-Saïd offre une rade assez vaste, avec ancrage par bon fond et parfaitement à l'abri de la mousson du Sud. Il est vrai qu'elle n'est plus tenable par la mousson du Nord-Ouest, mais la petite baie de Cheik-Malou, au Sud-Est du cap Bab-el-Mandeb, est alors pour les navires un mouillage absolument

(1) Les auteurs d'articles récents ont publié des croquis contradictoires où les positions du Manhali et de l'Eika sont interverties.

(2) 265 d'après Paul Bonnetain ; 886 pieds d'après une carte de l'amirauté anglaise (1874) ; d'autres lui donnent seulement 194 mètres.

sûr. Les boutres arabes comptent sur ces côtes les trop rares havres où ils peuvent se réfugier. Aden même leur est interdit pendant de longs mois, par certaines moussons. Les baies de Cheik-Saïd et Cheik-Malou peuvent les recevoir en toute saison. Des travaux faciles ne pouvaient-ils, d'ailleurs, transformer Cheik-Saïd lui-même en un véritable port, bien supérieur à Aden ?

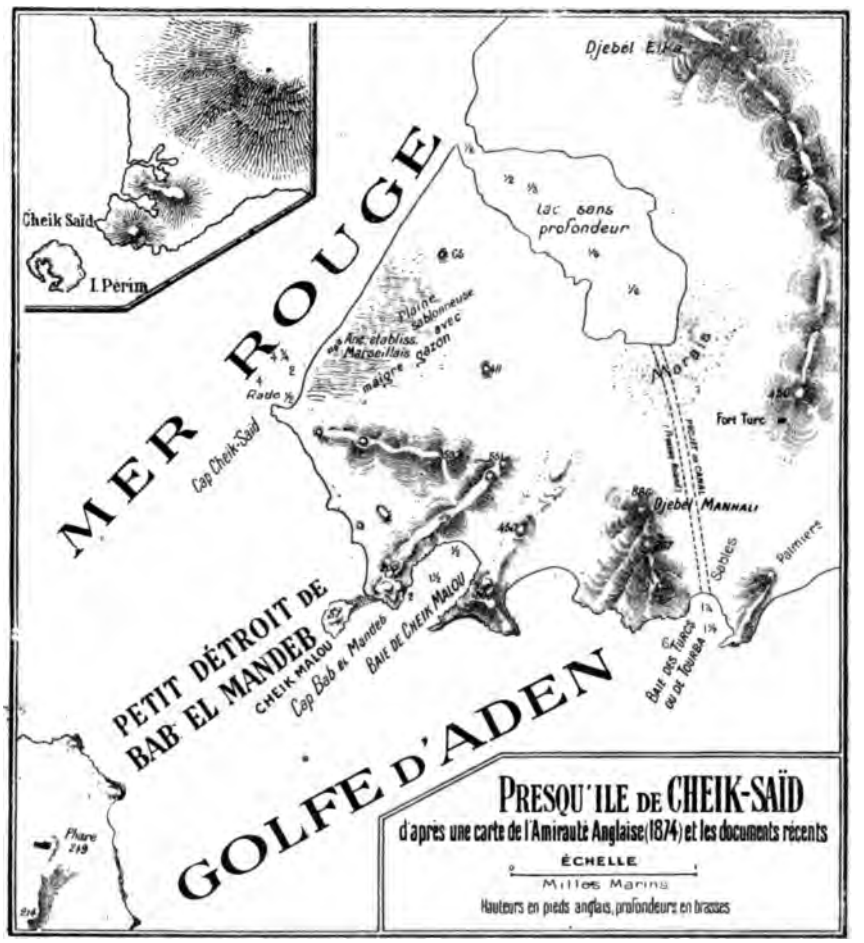
La prise de possession eut lieu. En 1869, un brick et deux cutters débarquèrent tout un personnel. Les premiers établissements furent construits, un fortin élevé. Mais la Société d'étude dépensa la plus grande partie de son premier capital en frais d'acquisition, de reconnaissance et de première occupation. Le moment était venu de la transformer en Compagnie définitive pour exploiter, disait Rabaud, « une affaire pleine d'avenir. » Un Marseillais, Émile Ollivier, était à

Presqu'île de Cheik-Said vue du golfe d'Aden

la tête du gouvernement. Celui-ci, mis au courant de l'acquisition marseillaise, examina l'opportunité d'une prise de possession par la France. Mais la guerre de 1870 survint ; les circonstances étaient trop défavorables pour une grande entreprise. En 1871, la Société d'étude obligée d'augmenter son capital ne trouva que péniblement des souscripteurs. Il s'agissait, tout au moins, de réserver l'avenir en assurant, suivant le rapport des directeurs, « l'occupation indispensable au maintien des droits de propriété, lesquels étaient avant tout dans ce pays des droits de fait. »

L'assemblée générale des actionnaires du 3 août 1871 autorisait les cinq directeurs, assistés des cinq plus forts souscripteurs, à continuer les pourparlers déjà engagés au sujet d'une vente et, au cas où ils n'aboutiraient pas, à décider « s'il y aurait lieu d'abandonner l'affaire ». Promoteurs et souscripteurs étaient découragés. Outre que les conjonctures étaient malheureuses, l'hostilité des Turcs, poussés sans doute par les Anglais, rendait l'avenir encore plus incertain. Rabaud avait fait demander un firman par notre ambassade à Constantinople, sans rien obtenir. Dès le mois de juin 1869 « le Kaimakan de Moka faisait occuper Cheik-Saïd par des soldats turcs. Une protestation fut immédiatement adressée par le consul de France à Aden au gouverneur

général du Yémen, qui reçut l'ordre de la Porte de ne pas violer le statu quo tant que la question ne serait pas résolue entre les deux gouvernements ». En 1870, nouvelle tentative des Turcs; le pacha d'Hodeida avait débarqué des soldats dans la baie des Turcs sur la côte sud de la presqu'île. L'apparition de la frégate, *le Bruat*, commandant



Alquier, envoyée par le gouvernement grâce à la vigilance du consul d'Aden, les avait forcés de se retirer.

En décembre 1871, la compagnie marseillaise retira son personnel; M. Tian, d'Aden, dirigea l'opération. Mais elle eut soin d'adresser une protestation au gouvernement turc en maintenant tous ses droits. Quelques années plus tard, en 1876, Rabaud songeait

encore à former une grande compagnie et à réoccuper Cheik-Saïd. En 1878, Paul Armand, secrétaire de la Société de Géographie de Marseille, qui écrivait sous son inspiration, sinon sous sa dictée, essayait, à l'occasion des récents efforts des Italiens au Choa, d'intéresser l'opinion publique à Cheik-Saïd. C'était, d'après lui, le port nécessaire à la France dans la mer Rouge, presque introuvable sur la côte africaine(1).

Au même moment Rabaud négociait de nouveau à Constantinople pour obtenir un firman. Il profitait de la présence à l'ambassade française, où il venait d'être nommé drogman, de l'ancien gérant du consulat de Zanzibar, Gaspary, qui lui était tout dévoué. L'ambassade semble avoir été bien mal renseignée sur nos intérêts dans la mer Rouge. Elle s'adressait en 1879 à Rabaud pour savoir ce que c'était qu'Obok, quel intérêt la France avait à s'en occuper, quelle y était notre situation, si nous y avions un pavillon et l'ambassadeur remerciait le négociant marseillais de l'envoi d'une carte.

Ces démarches ne firent qu'alarmer les Turcs. Pour enlever aux Français tout espoir de retour à Cheik-Saïd, ils se décidèrent à s'y établir eux-mêmes ; en 1883 une de leurs corvettes débarqua des troupes d'occupation. La Société d'étude n'existait plus depuis longtemps ; Rabaud était absorbé par les affaires de Madagascar. N'espérant plus pouvoir tirer parti de leur acquisition, les Marseillais essayèrent de vendre leurs droits et firent des propositions au gouvernement. Les affaires coloniales causaient alors à celui-ci de graves embarras ; il était engagé à la fois à Madagascar et en Indo-Chine. On comprend qu'il fût peu disposé à risquer d'autres complications. Cependant l'attention publique était éveillée sur Cheik-Saïd ; une campagne de presse le força à se prononcer en 1884.

Alors on fit surtout valoir dans les journaux l'importance stratégique de Cheik-Saïd. En cas de guerre nos navires auraient là un port de ravitaillement et de refuge. En 1870, trois bâtiments chassés d'Aden étaient déjà venus s'y retirer sous pavillon français ; pendant la durée de la guerre un dépôt de charbon y avait été installé, les dépôts d'Aden étant fermés aux belligérants. Cheik-Saïd devint, pour ses partisans, le Gibraltar français de la mer Rouge. Une forteresse établie sur ces rochers volcaniques serait maîtresse absolue de l'entrée de

(1) Bull. de la Soc. de géog. de Marseille, t. II, 1878 : *Les intérêts français et italiens dans la mer Rouge*, p. 365-68.

cette mer. Tous les navires passent, en effet, entre Périm et Cheik-Saïd, par le petit détroit de Bab-el-Mandeb qui n'a que 1 mille et demi de large, tandis que le grand, beaucoup moins profond, encombré de récifs et de bancs, en a 11. Or Périm ne s'élève que de 63 mètres au-dessus de la mer. Des batteries placées sur le djebel Manhali à 275 mètres, ou sur l'Eka plus haut encore, foudroieraient les batteries anglaises par leur tir plongeant à 2.800 ou à 7.500 mètres. Les plus enthousiastes parlaient même de transformer la lagune intérieure en un nouveau Bizerte avec quelques dragues, d'unir la mer Rouge au golfe d'Aden par un passage tout français en unissant cette lagune au golfe d'Aden par un canal de 1.800 mètres creusé dans les sables.

En décembre 1884, plusieurs journaux annoncèrent tout à coup que la maison Rabaud était sur le point de vendre Cheik-Saïd pour quatre millions à une maison allemande; d'autres parlaient de négociations avec le gouvernement russe, qui dirigea un moment ses vues sur la mer Rouge et l'Abyssinie. Des pourparlers avaient été, en effet, entamés, en désespoir de cause, avec l'étranger. L'information fit assez de bruit pour que le gouvernement crût devoir la faire démentir par l'agence Havas : les Rabaud interrogés avaient déclaré qu'ils ne concluraient rien à l'étranger avant d'avoir reçu une réponse définitive du gouvernement français, et qu'ils étaient prêts à faire les plus grands sacrifices pour que Cheik-Saïd restât à la France.

Les hésitations du gouvernement étaient accrues par les objections des adversaires de Cheik-Saïd. Le *Temps*, l'*Indépendance Belge* contestaient la valeur de cette presqu'île : il n'y avait pas de port sur son pourtour; on ne pourrait en créer un qu'avec des dépenses considérables et encore serait-il sous le canon de Périm. Si l'on voulait créer une forteresse qui commandât l'île anglaise, il faudrait consentir de plus gros sacrifices. L'occupation récente d'Obok fournissait un autre argument. On avait fait du bruit et de la réclame autour de notre nouvelle acquisition (1) : fallait-il disséminer nos efforts et nos forces des deux côtés de l'entrée de la mer Rouge? Tous sentaient, en outre, qu'un établissement naval et militaire à Cheik-Saïd serait une provocation difficile à faire admettre à l'Angleterre. La *République Française* semblait bien exprimer le sentiment commun quand elle disait : Cheik-Saïd dépasse comme position stratégique

(1) Voir, par exemple, *Obock port français*. Revue Scientifique, 26 janvier 1884.

tout ce qu'on pourrait penser, mais nous ne sommes pas en mesure, pour l'instant, de faire à Cheik-Saïd les dépenses qu'il faudrait. Réglons l'affaire du Tonkin, celle de Madagascar; nous avons assez de choses sur les bras.

Cependant Cheik-Saïd, profondément ignoré du public quelques mois auparavant, passionnait l'opinion ou tout au moins l'occupait. Les espérances des Rabaud furent réveillées. Ils ne songèrent plus à abandonner la presqu'île au gouvernement pour en faire un établissement purement militaire; ils lui demandèrent seulement de l'occuper et d'assurer la protection de la colonie qu'ils voulaient de nouveau y fonder. Alfred Rabaud, à son ordinaire, rêvait un avenir brillant. Il réclamait à son correspondant, Tian, le plan d'une ville, les devis pour la construction des maisons, des magasins, d'un hôtel, d'un bazar, d'un marché, d'un caravansérail, de docks et entrepôts. Caravanes, boutres de la mer Rouge, navires longs courriers, allaient se donner rendez-vous dans le nouveau port. On y créerait un vaste dépôt de charbon, des jardins, on éléverait des troupeaux pour les ravitailler. La tâche était assez vaste pour solliciter les efforts de plusieurs sociétés.

Tout dépendait de la décision du gouvernement. « Il ne faut pas songer à réoccuper Cheik-Saïd, écrivait Rabaud à Tian, sauf à être protégés ensuite. Il faut absolument que la prise de possession politique ait lieu en même temps que la reprise de possession territoriale.» Huit jours après s'embarquaient à Marseille pour Aden le capitaine de vaisseau de Boissoudy et l'ingénieur hydrographe Gaspari, chargés d'aller étudier sur place les avantages de Cheik-Saïd. Les méchantes langues assurèrent que leur opinion était faite d'avance et qu'ils ne s'étaient même pas gênés pour l'exprimer; elles ajoutèrent qu'ils commirent la distraction à Aden de laisser sur le bateau, qui les emporta vers la Chine, les instruments destinés notamment à faire des sondages dans la lagune de Cheik-Saïd. Le Marseillais Henry écrivait d'Obok : « J'ai vu ici les deux commissaires..... il est bien évident qu'ils sont de parti-pris. En arrivant à Obok et avant de descendre à terre ils poussaient déjà des exclamations de surprise sur la beauté du pays. Je suis le seul ici qui défende Cheik-Saïd au point de vue purement commercial et, comme vous le pensez, je n'ai pas de peine à apporter des arguments concluants à l'appui de ma thèse, mais il n'est pire sourd que celui qui ne veut pas entendre; il faut

s'adresser plus haut pour combattre le parti-pris de ces messieurs et c'est ce que je vais faire en demandant que l'on fasse une enquête plus sérieuse et plus approfondie. » Quoi qu'il en soit de la valeur de l'enquête, le rapport défavorable des deux commissaires fit entrevoir de trop fortes dépenses. Les amiraux Mouchez et Alquier reprochaient à Cheik-Saïd d'être en face de Périm, sans doute parce qu'ils envisageaient plutôt son rôle défensif. Les marins affectaient d'ailleurs d'être très sceptiques. L'un d'eux, officier distingué, écrivait à M. Tian, au sujet de Cheik-Saïd : « On y aura du moins la distraction de voir passer les bateaux, tout comme dans *Faust*. » Comment auraient-ils admis que des négociants pussent donner à la France une station navale ! L'opinion officielle était désormais contre Cheik-Saïd. Le gouvernement ne fit rien.

Cheik-Saïd a gardé. depuis, ses adversaires et aussi ses partisans passionnés. Ceux-ci croient pouvoir se réclamer de Gambetta, qui, peu de temps avant sa mort, avait étudié des plans et des devis de fortifications. Ils tiennent peu compte des objections des techniciens qu'ils accusent de ne s'être pas assez bien documentés. Ils pensent, non sans raison, que le grand obstacle a été la crainte de l'Angleterre, restée trop souvent, pour notre gouvernement, le commencement de la sagesse. Mais la controverse est restée platonique (1).

Les Turcs s'étaient hâtés de profiter de notre inaction. En mars 1885 ils proclamèrent officiellement leur occupation. Notre ambassadeur fit entendre quelques mois après, à Constantinople, de vaines protestations. L'occupation turque a été renforcée depuis ; des casernes, des fortifications ont été élevées. En France la question de Cheik-Saïd a été agitée à diverses reprises dans la presse et portée au Parlement. En décembre 1896 la Chambre des députés affirmait même solennellement nos droits. En 1897 le bruit courut d'une occupation anglaise; de vives protestations s'élevèrent. MM. Deloncle et Jules Charles-Roux demandèrent la réoccupation et la fortification de la presqu'île. Depuis, les partisans du Gibraltar français se sont encore agités vainement. Cheik-Saïd figure parmi nos posses-

1 Voir, par exemple, une série d'articles parus en 1902 : Quest. diplom. et colon. 4 février (R. de la V. *Cheick-Saïd*) ; Revue d'Asie, 1er mars (G. Kuss. *Les routes d'Asie : Cheik-Saïd, le Gibraltar de la mer Rouge)* ; Bull. du Comité de l'Asie française, octobre (Presseq-Roland *Cheick-Saïd*) ; Bull. de la Soc. de géog. de Marseille, 1er trim. (J. Léotard. *Cheik-Saïd, nouveau Gibraltar*).

sions dans les atlas coloniaux d'Henri Mager et de Pelet, dans la *France coloniale* de Rambaud ; nos atlas scolaires, Schrader, Vidal-Lablache le mentionnent aussi. Les atlas étrangers ne tiennent plus compte de nos droits. Il est à craindre que ceux-ci restent longtemps platoniques. Tout autre eût été la marche des évènements si les entreprises des Marseillais avaient réussi. Le gouvernement eût été forcé d'intervenir s'il avait eu des intérêts français à défendre. Le drapeau eût suivi fatalement le commerce et le Gibraltar français ne serait peut-être pas un rêve. Toute l'histoire de Cheik-Saïd est très instructive pour qui veut étudier le rôle de la colonisation commerciale.

Les désastres de 1870 avaient causé en partie l'échec des Marseillais à Bab-el-Mandeb; ils n'avaient pas empêché les Rabaud et Roux de Fraissinet de développer leurs opérations sur la côte orientale d'Afrique. Elles s'étendaient jusque dans la mer Rouge. Soumagne, agent consulaire de France à Massaouah, était en relations avec eux. Mais c'est surtout à Zanzibar que le rôle de la maison marseillaise avait grandi.

Saïd Bargache, souverain intelligent et éclairé, qui savait apprécier les avantages de la civilisation européenne, avait succédé en 1870 à son frère Seïd Medjid. Rabaud le connaissait depuis longtemps ; il était en correspondance suivie avec lui et même ne manquait guère un courrier pour lui donner des nouvelles d'Europe. Il fondait sur son règne les plus grandes espérances. « Le nouveau sultan, écrivait-il en 1872, qui rêve une grande prospérité et un brillant avenir pour son royaume, aime le commerce, la navigation, l'industrie et l'agriculture ; il est décidé à les encourager et va mettre à exécution un projet qui est toute une révolution dans les annales de ce vaste continent d'Afrique : il va faire exécuter une route qui, partant de Bagamoyo, petite ville en face de Zanzibar, ira, traversant d'immenses plaines, droit à Kazeh, ville centrale des Uniamuézi (montagnes de la Lune) près du lac Victoria Nyanza... Des forts détachés, gardés chacun par une centaine de soldats de troupes régulières, seront établis de distance en distance et serviront de caravansérails ; les terrains des deux côtés de la route seront défrichés et produiront facilement de riches récoltes de sésames, cocotiers, coton, indigo, etc. On comprend facilement ce qui peut résulter du succès d'une pareille

idée : de nombreuses routes seraient promptement établies partant de divers points importants de la vaste côte des Etats du sultan et, modifiant entièrement la manière primitive de faire les affaires, leur donnerait une importance inouïe. » C'est dans un projet de grande compagnie que Rabaud faisait miroiter de belles espérances. Il est plus que probable que c'est lui-même qui avait suggéré au Bargache un pareil programme.

Il était devenu de plus en plus son ami et son conseiller écouté. En 1875 il provoquait le voyage du sultan en Europe, l'accompagnait à Paris et à Londres. Sur ses conseils, Saïd Bargache créait, à l'imitation des souverains d'Europe, son ordre de l'Etoile brillante de Zanzibar dont Rabaud fut longtemps presque le dispensateur. L'année suivante il était nommé consul général de Zanzibar à Marseille et devenait l'intermédiaire attitré du sultan pour ses affaires en Europe. Celui-ci avait même demandé que le chef de la maison Roux de Fraissinet, le marquis d'Escombrera, fût son chargé d'affaires à Paris. Le duc Decazes, ministre des affaires étrangères, avait réprimandé notre consul intérimaire, Gaspary, tout dévoué à Rabaud, pour avoir transmis une pareille demande. Pour ne pas trop mécontenter le sultan, l'exéquatur fut accordé à son consul général bien que, suivant les usages, la France n'ayant à Zanzibar qu'un consul de 2^{me} classe, il eût fallu donner le même grade au représentant du sultan à Marseille. En 1879 Rabaud était chargé par Saïd Bargache de porter une lettre et des présents au roi Léopold que les entreprises de l'*Association internationale africaine* venaient de mettre en relations avec Zanzibar.

L'amitié du sultan pour le négociant marseillais était d'autant plus heureuse qu'il avait fallu montrer beaucoup de souplesse et d'habileté pour triompher de l'influence des Anglais, longtemps tout à fait prépondérante. La maison Roux de Fraissinet luttait alors contre les mêmes adversaires, tout puissants aussi, à Madagascar. Mais ici elle avait des auxiliaires ; à Zanzibar elle était seule, avec notre consul, à représenter la France. Il est vrai que les Anglais avaient lassé les Zanzibaristes par leurs exigences grandissantes, déguisées sous le prétexte de la répression de la traite : les Marseillais avaient conquis la faveur du sultan en se conduisant envers lui comme des conseillers dévoués et de véritables amis.

Les Anglais commençaient à être inquiets du progrès de l'influence française. Leur consul, le docteur Kirk, ne manquait aucune

occasion de la combattre. Les visites fréquentes des navires de guerre anglais lui venaient en aide. Gaspary, chargé du consulat, écrivait à Rabaud le 20 septembre 1876 : « Nous avons en rade l'amiral anglais Macdonald, le même qui est venu l'an passé... Il déteste tout ce qui est Français et, pour mieux nous nuire auprès du sultan, lui a remis ou fait remettre un article sur le supplice du pal, à Zanzibar, qui a paru dans le *Figaro* du 20 août. Saïd Bargash m'a fait demander si la France permettait à un journaliste de calomnier un pays ami en entachant ses mœurs et coutumes et en inventant d'aussi noires monstruosités. En votre qualité de consul de Zanzibar, je vous engage à relever l'article qui est stupide d'un bout à l'autre. » L'agent de la maison marseillaise à Zanzibar s'empressait en même temps d'adresser au *Figaro* une lettre rectificative.

Rabaud voulut profiter de son influence pour essayer de réaliser les projets de pénétration et de civilisation africaine qui hantaient depuis longtemps son esprit. Il avait suivi avec un intérêt passionné les progrès des découvertes africaines dans la région des grands lacs depuis 1850. Les nombreuses notes conservées dans ses papiers, les articles publiés dans le *Bulletin* de la Société de géographie de Marseille en sont la preuve. Son plan était de créer une compagnie puissante. Il fut en pourparlers, en 1872, avec divers financiers parisiens, entre autres le baron Erlanger. Mais, au lendemain de nos désastres, les circonstances n'étaient guère propices à une grande entreprise coloniale dans l'Afrique inconnue. Rabaud reçut des offres de capitalistes anglais ; la maison Lutscher, de Londres, avec laquelle il entretenait des relations anciennes, s'offrait de faire aboutir l'affaire. Mais, en acceptant les capitaux anglais, il eût voulu que l'entreprise restât française : l'entente ne put être réalisée.

L'institution de l'*Association internationale africaine* à Bruxelles en 1876 lui ouvrit de nouveaux horizons. Rabaud se dévoua tout entier à l'œuvre nouvelle ; il en fut, dès la première heure, un des plus actifs et des plus utiles ouvriers. Mis au courant par de Lesseps des travaux de la conférence et du programme de l'Association, il le priait aussitôt d'offrir au roi Léopold son concours et celui de la maison Roux de Fraissinet. Pour lui montrer que le but humanitaire poursuivi répondait tout à fait à ses désirs et qu'il pouvait aider à l'atteindre, il envoyait copie d'une intéressante lettre qu'il avait adressée au Bargache plus d'un an auparavant, avant sa venue en Europe.

« Votre Hautesse, disait-il, doit certainement déjà être convaincue qu'elle devra interdire la traite dans ses États ; je la supplie d'aller plus vite et plus loin. Qu'elle supprime non seulement la traite des nègres, mais encore que spontanément elle veuille bien abolir l'esclavage dans ses États. Elle n'y perdra rien ; les travailleurs libres remplaceront avantageusement les esclaves...

Une telle concession gracieusement faite ne manquerait pas de produire un effet immense et d'attirer sur votre Hautesse et ses États les plus vives sympathies et de fermes soutiens... Votre Hautesse pourra facilement donner suite aux grands projets dont je lui ai souvent parlé dans mes lettres respectueuses, qui peuvent faire de Zanzibar un centre des plus riches et des plus prospères et de son royaume un grand royaume africain d'où partira la civilisation qui s'étendra avec la richesse jusqu'au centre de l'Afrique... Aux routes de caravanes succèderont des chemins de fer qui transporteront des bateaux à vapeur dans les grands lacs. Des relations s'établiront dans tous les sens ; ces relations pourront s'étendre un jour jusqu'à l'océan Atlantique. Votre Hautesse aura fait le bonheur de ses peuples. Elle sera proclamée par les nations européennes et de l'univers un grand sultan civilisateur ; elle sera bénie de ses sujets, de tous les peuples et du Dieu puissant et miséricordieux. »

Une telle correspondance faisait honneur à la fois à celui qui l'envoyait et à son destinataire. Bargache était capable de la comprendre. Il répondait à une lettre analogue : « J'ai reçu ta noble lettre et j'ai compris tout ce que ton amitié me dit. Je ne perdrai pas de vue tes bons conseils. Sache, oh sincère ami ! que tout sera exécuté en son temps. Je ne cesse de surveiller toutes les questions qui peuvent intéresser et satisfaire les gouvernements d'Europe... » Ce n'étaient pas de vaines paroles. Bargache commença, en effet, l'abolition de l'esclavage dans ses États au début de 1876. Il l'eût même fait plus vite sans notre consul, inquiet des exigences anglaises, qui reprochait à Rabaud son imprudente générosité.

« Vous m'engagez, cher monsieur, lui écrivait-il le 6 avril 1876, à la suite de la décision prise il y a trois mois par le sultan, d'abolir l'esclavage à Brawa et à Kismayo, vous m'engagez à glisser à Seïd Bargash l'idée de faire bénéficier de cette heureuse décision le reste de ses États... Mon avis est maintenant qu'il doit conserver, comme dit le proverbe, une poire pour la soif. Il ne se passera pas beaucoup

de temps avant que l'Angleterre n'émette de nouvelles prétentions. Seïd Bargash pourra alors faire preuve de bonne volonté en lui accordant l'abolition de l'esclavage à Lamoo, etc. Si, pour le moment, il prenait sur lui de devancer les demandes qui lui seront certainement faites un jour ou l'autre, il se trouverait plus tard dépourvu de tous moyens de satisfaction à donner. Le progrès viendra ici comme il a fait alors ; je crois qu'il ne faut rien presser et qu'il vaut mieux suivre les événements et laisser courir le temps. »

Au moment où Rabaud se mettait au service de l'Association Internationale, il fondait la Société de Géographie de Marseille. Au congrès des Orientalistes tenu dans cette ville en 1874, de Lesseps avait manifesté son étonnement de voir que la capitale commerciale de la France n'en eût pas une depuis longtemps. Aussitôt Rabaud se mit en campagne. Avec une inlassable patience et une chaleur communicative, il se fit l'apôtre de son idée. Il entraîna peu à peu les négociants indifférents ou même récalcitrants. Certains craignaient qu'on ne voulût leur demander de divulguer les secrets de leur commerce dans les pays où ils avaient eu l'initiative de l'établir. Rabaud expliquait au Congrès de Géographie de Bruxelles, en 1879, qu'il avait dû, pour calmer ces susceptibilités légitimes, renoncer au titre de Société de Géographie Commerciale.

Cependant le succès de ses efforts fut complet : la nouvelle société, puissamment constituée, renfermait l'élite de tout le commerce marseillais. A la séance d'inauguration du 6 mars 1877, qui fut brillante, Rabaud plaida longuement la cause de l'Association internationale. Il essaya d'émouvoir son auditoire par le tableau navrant des horreurs de la traite. Comme il parlait devant un public d'hommes d'affaires, il fit valoir que le but humanitaire de l'Association n'excluait pas la recherche d'autres résultats. Les explorations organisées, les stations créées ouvriraient au commerce de nouveaux débouchés; les richesses créées en Afrique compenseraient largement les sacrifices faits. Il rappelait que les Anglais savaient être très philanthropes et rester très commerçants et très pratiques.

En tenant ce langage pour entraîner ses compatriotes à collaborer avec lui à l'œuvre de l'Association, Rabaud devançait les intentions de ceux qui la dirigeaient. De Quatrefages, son parent, l'un des trois membres directeurs avec sir Bartle Frère et le docteur Nachtigal, lui demandait, le 9 mars, ce qu'il serait possible d'obtenir à Marseille. Il s'agissait

alors de constituer en France un Comité national de l'Association. On craignait un résultat peu brillant. Il eût été important que Marseille donnât l'exemple. Mais le plaidoyer de Rabaud à la séance du 6 mars n'avait sans doute pas eu très grand succès. Les Marseillais ont l'amour-propre fort éveillé mais sont, en général, peu disposés à favoriser une œuvre conçue en dehors d'eux. Rabaud répondit que le terrain n'était pas mieux préparé à Marseille que dans les autres villes de France ; de plus, les circonstances étaient défavorables pour lancer une souscription ; il fallait attendre. Marseille suivrait le mouvement mais ne donnerait pas l'exemple.

Tout au moins Rabaud avait entraîné le chef de la maison Roux de Fraissinet. Dans le nouveau Comité national, le secrétaire général Marius Fontane, et le trésorier, P. Félix Fournier, l'un des plus forts souscripteurs, étaient deux Marseillais. En récompense de ses services, Quatrefages proposait à Rabaud de le faire nommer délégué au Comité international. La Correspondance active entre Rabaud et le secrétaire général Fontane évoque les débuts pénibles du Comité national et toute la politique coloniale française avant 1880. Au milieu de l'indifférence des uns et de l'hostilité des autres, il fallait une foi robuste aux premiers apôtres de notre expansion.

Pour la préparer, la vulgarisation des connaissances géographiques et des découvertes signalées à l'attention du grand public est un moyen excellent ; les explorations elles-mêmes sont comme la préface de l'expansion. A ces deux points de vue, Rabaud, la Société de Géographie de Marseille et la maison Roux de Fraissinet ont rendu de grands services à la cause coloniale africaine.

On sait combien l'ignorance était grande en France il y a trente ans, en matière de géographie. La tâche entreprise par les nouvelles sociétés de géographie était urgente et immense. Rabaud voua celle de Marseille à la vulgarisation des connaissances africaines et spécialement des découvertes dans l'Afrique équatoriale. Il multiplia les conférences, les réceptions de voyageurs. Le Bulletin de la Société donnait régulièrement, et souvent l'un des premiers, des nouvelles des voyageurs et publiait leurs Relations. Rabaud avait si bien fait de l'Afrique son domaine que la Société de géographie de Paris, lorsqu'elle décerna sa grande médaille d'or à l'Autrichien Oscar Lenz pour son voyage à Tombouctou, le choisit pour rédiger le rapport. L'infatigable président allait porter la bonne parole au dehors. En

1879, au Congrès des Sociétés de géographie de Montpellier, il alla faire une conférence sur *Zanzibar, grande tête de ligne de l'Afrique australe et des explorations de l'Afrique équatoriale.*

Il avait imaginé un autre moyen de propagande par les yeux. A l'Exposition Universelle de 1878, la section française de l'Association internationale organisa une exposition africaine. Rabaud avait activement collaboré avec M. Grandidier à sa préparation. Il avait fourni lui-même quatre caisses d'armes, instruments de musiques, ustensiles, etc., de ses collections. L'année suivante il prêtait son concours actif à l'organisation du musée ethnographique du Trocadéro pour l'Afrique. L'Association internationale de Bruxelles venait de recevoir de lui une collection de produits africains. Le museum d'histoire naturelle n'avait pas été oublié et le nom de Rabaud reste inscrit sur la table de marbre des donateurs.

M. Grandidier lui proposait la même année, 1879, de donner une extension curieuse à cette méthode d'enseignement par les yeux. Le romancier Adolphe Belot faisait représenter au théâtre du Chatelet une pièce à grand spectacle *la Vénus noire.* Il eut l'idée de rassembler dans le foyer du théâtre une collection ethnographique des peuplades africaines, afin que les spectateurs pussent dans les entr'actes s'instruire en voyant de vrais objets venus des pays dont parlait la pièce. « Il m'a semblé, écrivait M. Grandidier à Rabaud, qu'une semblable exposition ne pourrait qu'être utile au progrès de l'œuvre à laquelle nous nous intéressons puisqu'ils appelleront l'attention du gros public ignorant sur l'Afrique tropicale ». Belot vint donc conférer avec Rabaud à ce sujet ; le théâtre colonial était inventé.

L'œuvre dont parlait M. Grandidier c'était celle de l'Association internationale. Celle-ci eut alors, pendant quelques années, la haute main sur les explorations dans l'Afrique équatoriale, auxquelles elle donna une impulsion toute nouvelle. Nul ne la servit avec plus de zèle et plus utilement que Rabaud. Le Bulletin de la Société de Géographie de Marseille devint comme une sorte d'organe officieux de l'Association ; on peut y suivre tous ses faits et gestes. De nombreux articles, dus presque tous à Rabaud, firent connaître les résultats de son activité. Mais il lui rendit des services bien plus directs et plus importants. Sa correspondance suivie avec les deux secrétaires généraux qui se succédèrent, le baron Greindl, ministre plénipotentiaire, et le colonel Strauch, secondé par le colonel, alors

capitaine, Thys, montrent comment les missions belges furent préparées et organisées d'après les conseils du négociant marseillais.

Quand Greindl abandonna ses fonctions en novembre 1878, il écrivit à Rabaud : « Je vous fais la prière de vouloir continuer à Strauch la bienveillance que vous m'avez témoignée et de lui adresser les avis et directions qui m'ont été si utiles. » Quelques jours après, Strauch répondait aux offres de services de Rabaud : « Le baron Greindl m'a beauconp parlé de votre parfaite connaissance des affaires africaines. Il m'a dit qu'il avait toujours eu lieu de s'applaudir d'avoir suivi les judicieux avis que vous lui aviez fait parvenir.... et il m'a vivement engagé à me laisser guider par vous. Je me proposais, Monsieur, de vous prier de m'accorder vos bons conseils; vous êtes allé au devant de mon désir... Votre confiance me flatte autant qu'elle me touche ».

C'est Rabaud qui persuada aux Belges de prendre Zanzibar comme point de départ de leurs expéditions. Il dressa le plan de leur préparation, indiqua la composition qu'il fallait leur donner, leur équipement, calcula le devis des dépenses. Il mit généreusement à leur service les bâtiments de la maison Roux de Fraissinet pour leur transport et celui de leur matériel jusqu'à Zanzibar : les missions de l'Association n'eurent à payer que leurs frais de nourriture. Les agents de la maison à Aden et à Zanzibar leur prêtèrent leur concours le plus actif. A Zanzibar, M. Greffulhe, nommé officiellement agent de l'Association, la servit puissamment par l'influence qu'il avait auprès de Saïd Bargache, par ses relations anciennes avec les chefs de la côte et de l'intérieur. C'est lui qui organisa la mise en marche des expéditions ; il donna à leurs chefs de précieux avis. Il servait d'intermédiaire entre les missions et l'Europe, recevant et expédiant tous les courriers. Rabaud, de son côté, recevait régulièrement de Bruxelles tout ce qui était destiné aux missions. Greffulhe avait obtenu du sultan la concession d'une maison pour leur séjour à Zanzibar. Comme l'écrivait le baron Greindl, l'Association possédait, grâce à la maison Roux de Fraissinet, une première station gratuite, avantage inappréciable pour son œuvre de pénétration.

Celle-ci avait été déjà commencée antérieurement par des employés de la maison marseillaise, principalement par deux Suisses intelligents, pleins d'initiative et d'énergie, Philippe Broyon et Sergère. Le premier, parti de Saadani, avait pénétré dès 1874 jusque dans

l'Ouniamouézi, au sud du Victoria-Nyanza, pour y créer un commerce régulier ; il avait épousé la fille de Mirambo, roi d'Ourambo et, depuis, avait fait plusieurs fois le voyage de Zanzibar (1). Sergère, parti à peu près en même temps de Zanzibar, avait été le premier Européen établi à demeure à Tabora, chef-lieu de l'Ounianyembé, le principal marché des Arabes qui allait devenir l'entrepôt international de l'Association. Il venait d'y fonder une maison de commerce, Sergère et Cie, restée en relations avec les Roux de Fraissinet. Ces deux pionniers du commerce européen, qui osaient venir disputer aux Arabes des marchés dont ils étaient les maîtres depuis des siècles, étaient particulièrement bien placés pour guider les missions belges. L'Association fut heureuse que Rabaud leur offrît leur concours.

C'est sous la conduite de Broyon que la première expédition belge du capitaine Crespel et des lieutenants Cambier et Maës pénétra dans l'Ouragara. Crespel et Maës étant morts, c'est encore Broyon qui se chargea d'amener leurs remplaçants, le lieutenant Wautier et le docteur Dutrieux, à Cambier, parvenu à Ourambo. Sergère, de son côté, s'était chargé du transport par pièces du vapeur *le Cambier*, destiné à naviguer sur le Tanganika, au bord duquel les Belges fondèrent la station de Karéma.

Rabaud et la maison Roux de Fraissinet ne servirent pas avec moins de zèle les entreprises du comité national français de l'Association. Comme les souscriptions n'affluaient pas, Rabaud avait lancé l'idée, accueillie puis abandonnée, d'une grande loterie dont le produit serait destiné à la création des stations françaises en Afrique. Il coopéra activement à la préparation de l'expédition du capitaine nantais Bloyet. Sergère avait offert ses services ; moyennant 25.000 francs il devait défrayer la mission de tout pendant treize mois. Le secrétaire général du comité français, Marius Fontane, pouvait écrire dans son rapport à la réunion annuelle de 1880 : « La tâche du capitaine Bloguet sera largement simplifiée au point de vue matériel, dès le début, grâce à l'intervention d'un autre Français séduit par la grandeur de votre œuvre. M. Sergère, qui, le premier, tente d'organiser des relations commerciales suivies entre la côte orientale d'Afrique et l'intérieur, a mis à notre disposition, avec une abnégation

(1) Bull. de la Soc. de géog. de Mars., t. I (1877), p. 251-63 : *Note sur l'Ouniamouézi*, par Ph. Broyon-Mirambo, avec carte.

absolue, et son expérience pratique des choses africaines, et les avantages de ses propres installations dans ce pays. Pour une somme d'argent relativement modeste, M. Sergère s'est chargé de conduire M. le capitaine Bloyet jusqu'à la station, avec le matériel et les approvisionnements nécessaires, et d'entretenir le stationnaire, ainsi que son personnel, pendant quatorze mois. »

C'est grâce au concours de la maison Roux de Fraissinet que le comité français réussit dans son premier essai et put fonder, en 1880, dans l'Ousagara, à 200 kilomètres de la côte, la station de Condoa. Bloyet, dressé aux travaux scientifiques par M. Grandidier, en rapportait, cinq ans après, la première carte de l'Afrique intertropicale dressée à la suite d'une triangulation sérieuse. Il avait été devancé dans la région des grands lacs par le malheureux abbé Debaize, dont le Parlement, par un premier vote en faveur de la cause africaine, avait largement doté la mission au début de 1878. Le comité français de l'Association avait contribué de toute son influence à ce premier succès. M. Grandidier avait été en correspondance avec Rabaud pour la préparation du voyage. Celui-ci s'était particulièrement attaché au vaillant explorateur, dont il suivit pas à pas les progrès. Il fut le premier à lui consacrer une longue notice dans le *Bulletin* de la Société de géographie de Marseille, dès que le télégraphe eût apporté la nouvelle inattendue de sa mort (1). Son agent Greffulhe, après avoir été le collaborateur dévoué de la mission, fut chargé de la laborieuse liquidation de sa succession. En 1881, notre consul à Zanzibar, M. Ledoulx, demandait au ministre la croix de la Légion d'honneur pour Greffulhe ; il rappelait en termes très élogieux les services rendus à toutes les missions scientifiques ou géographiques qui se succédaient depuis douze ans dans l'Afrique équatoriale. C'était la reconnaissance officielle du rôle joué par la maison Roux de Fraissinet.

En entrant dans l'Association internationale, Rabaud songeait à faire œuvre coloniale. Le but humanitaire l'avait séduit, mais le philanthrope était en même temps négociant. Il crut l'occasion favorable de reprendre les projets de grande compagnie dont il avait poursuivi la réalisation en 1872. Les Belges, de leur côté, avaient conçu, dès le début, de vastes plans d'affaires commerciales ; le roi

(1) T. IV, 1880, p. 141-190.

Léopold allait se révéler souverain éminemment pratique. L'Afrique équatoriale n'attirait pas seule l'attention des chefs de l'Association. En 1877, ils s'intéressaient à un projet de transsaharien partant de la Tripolitaine. Le chemin de fer desservirait en passant les gisements de salpêtre et de carbonate de soude de Mourzouk. Un ingénieur belge, qui devait deux ans après conduire une expédition au Tanganika, Ramaeckers, avait été envoyé sur place pour faire des études. Le roi Léopold se demandait s'il fallait lancer l'affaire à la Lesseps en parlant d'atteindre le Soudan, afin de s'appuyer sur le grand public, ou s'il valait mieux s'adresser aux banquiers seulement en ne leur parlant que de Mourzouk et du salpêtre. De Lesseps était de cet avis; il était mêlé au projet, comme il se passionnait au même moment pour la mer intérieure du commandant Roudaire qui devait remplacer les chotts du sud tunisien et algérien. Rabaud et le marquis d'Escombrera avaient été consultés. Le baron Greindl leur avait envoyé le mémoire relatif au chemin de fer de Tripoli au lac Tchad en leur demandant leurs observations et leurs corrections. « Je puis compter que vous serez très franc, écrivait-il à Rabaud le 5 janvier 1878, le roi attache beaucoup de prix à votre opinion et à celle de M. Roux. »

Déjà, les Belges, après de longs pourparlers, venaient de créer le Comité d'études du Haut-Congo, dont l'action parallèle à celle de l'Association, mais poursuivant un but tout différent, allait, par une obscure évolution, préparer la constitution du Congo belge. Rabaud fut encore intimement mêlé à la naissance et aux projets du Comité. Les plans de commerce et de colonisation des Belges semblaient servir les siens. Quand il fit les premières ouvertures au baron Greindl et à de Quatrefages, au début de 1877, il trouva le terrain tout préparé. Depuis plusieurs mois, on étudiait dans l'entourage de Léopold « les relations à établir entre l'Association internationale purement scientifique et humanitaire et une autre association destinée à servir d'autres intérêts ».

Pourtant, les Belges attendirent plus d'un an pour mûrir leur projet et le rendre public. L'opinion n'était guère préparée en Belgique aux entreprises qu'on méditait; elle fut habilement travaillée. Greindl écrivait, le 23 avril 1878, à son correspondant marseillais : « Nous sommes bien d'accord pour le projet commercial. C'est votre première étude que je vous demande de compléter et de préciser afin de pouvoir entrer dans l'exécution. C'était difficile il y a

Le premier comptoir européen a Tabora (1875), maison Sergère

(Papiers Rabaud.)

Le vapeur "Cambier" devant la maison Sergère

(Papiers Rabaud.)

un an. Ce le serait beaucoup moins aujourd'hui. A notre début, l'Afrique était absolument inconnue en Belgique... On a beaucoup parlé Afrique dans les revues, dans les journaux, dans les conférences et maintenant nous pouvons risquer de produire un projet. Le terrain est préparé ; il sera bien accueilli. »

Rabaud envoyait en réponse le nouveau plan d'entreprise commerciale qu'on lui demandait. Il s'agissait à la fois de ne pas faire concurrence à l'entreprise française de la maison Roux de Fraissinet et à celles de la Compagnie Hollandaise du bas Congo. On s'arrêta donc à la création de stations commerciales sur le Haut-Congo que Stanley venait de descendre et à la construction de sections de chemin de fer pour relier les biefs navigables du fleuve, notamment aux chutes Stanley. Des pourparlers furent engagés dans l'été de 1878 avec divers financiers français, le baron Hirsch, Bischoffsheim, Rostand. Enfin, le 26 novembre, Greindl pouvait écrire à Rabaud : « L'affaire du Congo a été enfin terminée hier; la compagnie d'étude est formée... Je n'ai pas voulu tarder à vous faire part de ce résultat auquel vous avez tant contribué et de vous remercier encore au nom de S. M. »

Stanley était chargé de diriger l'expédition envoyée. A son retour d'Afrique, il avait débarqué à Marseille en janvier 1878 ; Rabaud lui avait ménagé une chaleureuse réception. C'est là qu'eurent lieu les premiers pourparlers pour engager le vaillant explorateur au service de l'Association ou plutôt du Comité d'étude en formation. Dans tous ces pourparlers, Rabaud, trop confiant, fit, sans le vouloir, le jeu des Belges. Pour lui, le Comité d'étude devait être, comme l'Association, une entreprise internationale. Les Belges avaient des vues plus égoïstes. Ils s'étaient servi de l'expérience de Rabaud et avaient fait appel aux financiers parisiens, mais ils voulaient agir seuls, sans les Français. On ne fut pas longtemps à s'en apercevoir. Ils entourèrent du plus profond mystère le but du deuxième voyage de Stanley. Maunoir, secrétaire général de la Société de géographie de Paris, faisait part du mécontentement du Comité français à Rabaud. Celui-ci, laissé lui-même dans l'ignorance complète, se plaignait au colonel Strauch sans pouvoir le faire sortir de son mutisme. Stanley passa à Marseille et à Zanzibar même sans rien laisser percer de ses projets. « M. Stanley, écrivait le consul de Zanzibar à Rabaud, est arrivé ici le 18 mars (1879) sur son petit vapeur, avec le lieutenant belge Dutalis. Ces messieurs sont muets comme des tombes sur le but de leur voyage... On parle

ici, il est vrai, d'entreprises gigantesques, de chemins de fer, de paquebots sur le Loualaba Congo, de millions engagés, même par la maison Roux de Fraissinet. Mais tout cela semble bien fantastique. » On était loin du but purement humanitaire des débuts de l'Association internationale : le partage de l'Afrique approchait.

Rabaud avait aidé les Belges dans l'élaboration de leurs projets sur le Haut-Congo ; il comptait sur leur concours pour réaliser les siens qui avaient pour but la mise en valeur de la vaste région qui s'étendait de Zanzibar aux grands lacs. Il en avait entretenu dès 1877 ses amis du Comité français. En 1880, il rédigeait une première notice sur une grande compagnie à la fois agricole, industrielle et commerciale. C'était aussi le moment où était ébauchée dans le sein du comité français, avec son concours, la future compagnie de l'Ogooué.

En 1881, ses idées se précisèrent et il en aborda l'exécution. Ses vues étaient gigantesques. Il voulait créer à Zanzibar une grande banque d'État analogue à notre banque de France, qui donnerait aux affaires sur la côte orientale d'Afrique un essor tout nouveau. Il fallait obtenir aussi la fabrication d'une monnaie du sultan analogue à la monnaie française ; le baron Seillière était en train de négocier dans le même but au Maroc. Ainsi la Compagnie serait maîtresse du crédit et des finances à Zanzibar. Elle créerait un port, des docks, un port à Bagamayo, un chemin de fer de pénétration. Enfin, la *Compagnie des Comptoirs de l'Afrique orientale*, au capital de 40 millions, prenant pour base de ses opérations les comptoirs tout organisés et bien outillés de la maison Roux de Fraissinet, donnerait un grand développement au commerce, créerait des services de vapeur, entre Zanzibar, Marseille, Londres et Bombay; elle encouragerait les entreprises agricoles et minières. Pour commencer, elle aurait la concession des houillères de la Rovouma.

Il fallait d'abord s'assurer du concours de Saïd Bargache. Greffulhe, l'agent principal de la maison Roux de Fraissinet, y réussit pleinement. Par un acte en bonne et due forme, en date du 23 septembre 1881, le sultan cédait à Rabaud le fort de Zanzibar « pour être entièrement démoli et reconstruit pour servir de banque, docks et à n'importe quelle affaire. » Une grande voie partirait de là à la mer et pourrait être prolongée par une jetée permettant aux grands navires d'accoster, de charger et de décharger. La Compagnie formée par Rabaud aurait la pleine jouissance du nouveau port et ferait payer

aux navires les droits qu'elle voudrait. Saïd Bargache donnait tout pouvoir « à son ami Rabaud » de souscrire en son nom trois mille actions et de le représenter à ce titre dans la Compagnie.

Restait à former celle-ci. Hilarion Roux, marquis d'Escombrera, consentit à entrer dans la combinaison. Des études furent faites ; les plans et devis des futurs docks dressés; des négociations entamées auprès de la haute banque ou des capitalistes. Le journaliste, alors influent, Pierre Baragnon, ami de Rabaud, prêta son concours auprès du ministère Duclerc pour obtenir l'appui de l'influence officielle. Mais les circonstances étaient défavorables; le terrible krach de l'Union générale avait jeté le désarroi dans le monde financier; les entreprises coloniales peu en faveur étaient moins faites que d'autres pour attirer des capitaux. Même en donnant 4 ou 500.000 francs aux journaux on ne réussirait pas, écrivait le marquis d'Escombrera. Quant au gouvernement, qui abandonnait en Egypte une situation créée par des siècles d'efforts, il était peu fait pour comprendre quelle situation nouvelle pouvait donner à la France sur la côte orientale d'Afrique la grande entreprise marseillaise.

Rabaud avait songé à profiter des relations qu'il avait en Angleterre pour trouver des capitaux, malgré le danger qu'il y avait à entrer dans cette voie. Greffulhe plus défiant vis-à-vis de nos voisins l'en avait détourné : « Plus que jamais, écrivait-il en 1882, il est nécessaire que l'affaire soit française car... notre pays y trouverait une situation que le temps pourrait couronner d'un grand succès. Quoi qu'il advienne; que l'Angleterre s'empare de l'Egypte ou que le statu quo soit conservé, la France a besoin de jeter ses vues sur la côte orientale d'Afrique. »

Près de deux ans avaient passé en démarches infructueuses ; le délai accordé par Saïd Bargache pour la formation de la Compagnie, bien que prolongé plusieurs fois, était définitivement périmé. Rabaud ne se décourageait pas. Il eut assez d'influence pour obtenir du sultan une nouvelle concession, datée du 20 juin 1883, plus étendue et plus avantageuse que la première ; la construction d'un quai, d'un chemin de fer pour desservir le port et d'un phare, des exemptions d'impôt, y étaient stipulées. Cette nouvelle concession resta malheureusement lettre morte comme la première ; Rabaud ne put réussir à constituer sa compagnie.

Il allait être définitivement trop tard pour la France pour prendre une situation prépondérante en Afrique orientale. Les Allemands

préparaient leur établissement avec une prudence et une décision rares. A la fin de 1884, le docteur Peters, directeur de la Société allemande de colonisation, allait paraître sur la côte et arborer le pavillon allemand. Le 12 février 1885, la Compagnie allemande de l'Afrique orientale était fondée et obtenait une charte impériale du 27 février. Le gouvernement allemand savait soutenir ses négociants. Presque aussitôt les agents de la Compagnie conclurent des traités avec tous les chefs de la côte sans se soucier de la souveraineté du sultan de Zanzibar. Au même moment George Revoil, l'ami de Rabaud, partait en mission pour la région des grands lacs avec deux compagnons Angeli et Angelvy. Il arrivait seul à Tahora en avril 1886. Ce fut de ce côté le dernier effort de l'action française.

Ainsi, parmi les amers déboires qui attristèrent la fin de sa vie, Rabaud eut celui de voir l'Afrique orientale échapper définitivement à l'influence française. Il écrivait à Saïd Bargache en septembre 1885 pour déplorer l'action de la force brutale. Le Sultan ne comptait plus sur les Français; il s'était entièrement jeté dans les bras des Anglais qui allaient l'abandonner. Sir J. Kirk, leur consul, le « tenait sous sa large main ». Il en avait profité pour écarter de lui les Français impuissants. Greffulhe, son ancien confident, ne pouvait plus parvenir à le voir. « Et cependant, écrivait-il, le 17 avril 1886, si un souverain a eu de bons conseillers, des amis peu intéressés, certes nous devons nous citer. Ah ! s'il avait tenu compte de nos sages avis, de notre désintéressement, il ne serait peut-être pas à la veille de voir morceler ses Etats. »

Rabaud venait de mourir quand arriva cette lettre découragée qui lui apprenait en même temps que les intrigues de Kirk lui avaient fait enlever le titre de consul de Zanzibar. Il n'avait pas assez vécu pour assister au partage des États du sultan, conclu entre les Allemands et les Anglais quelques mois après. Jusqu'à la fin, il était resté fidèle à la pensée mère de l'association internationale. En lançant sa grande compagnie, il pensait toujours faire œuvre civilisatrice et il ne songeait pas à travailler exclusivement pour la France. Il avait fait part de ses projets aux Belges et aux Anglais et sa confiance avait été peut-être une des causes de ses échecs. Il était toujours inspiré par les sentiments généreux qu'il avait exprimés à la fin de sa notice sur Zanzibar en 1879. « L'Afrique centrale sera certainement visitée et connue dans tous ses détails, mais ouverte à la civilisation, au progrès, à l'agri-

culture, au commerce, à l'industrie... Le continent perdu, le continent mystérieux, sera le continent bien aimé que la vieille civilisation traitera avec d'autant plus de soins et d'amour qu'il sera son dernier né, qu'elle aura beaucoup plus de peine à l'enfanter et qu'elle lui aura donné plus de preuves de son audace, de sa persévérance et de son génie. »

Malgré l'échec complet de ses grands projets, l'activité marseillaise ne resta pas sans résultat ni profit pour l'expansion française en Afrique. Rabaud avait créé des intérêts français importants sur la côte orientale. Les Français avaient rendu à la cause africaine des services éminents. Les intrigues anglaises ne pouvaient d'un coup supprimer les uns et faire oublier les autres. Intérêts et services pesèrent dans la balance quand la France eut à faire valoir ses droits au partage de l'Afrique. L'abandon de toute revendication sur la côte orientale nous eut permis d'être plus exigeants sur la côte occidentale à la conférence de Berlin de 1885. Dans la première convention franco-anglaise relative à l'Afrique, du 5 août 1890, la reconnaissance du protectorat anglais sur Zanzibar et Pemba nous valut celle du nôtre à Madagascar par l'Angleterre.

Dans le morcellement de l'Afrique, le Soudan occidental et central a formé, en dehors du Congo, la part, plus vaste que belle, laissée à la France. Ici ce ne sont ni les négociants, ni même les explorateurs, qui ont préparé l'expansion : elle a été toute militaire, nos vaillants officiers en ont été les pionniers ; toutes les provinces de la France peuvent revendiquer l'honneur d'en avoir fourni quelques uns. Parmi leurs précurseurs plus ou moins oubliés, le colonel du Couret qui partit en 1850 pour atteindre Tombouctou, sous le nom de Hadji abd el Hamid bey, afin d'essayer de ramener vers nos possessions algériennes ou de diriger vers nos comptoirs du Sénégal et de la côte occidentale les caravanes soudanaises, avait été en relations particulières avec Victor Régis. Dans la phalange nombreuse des officiers soudanais qui se sont distingués pendant vingt ans de campagne, le capitaine Casemajou, mort malheureusement à Zinder, est celui des Marseillais dont le nom mérite le plus d'être rappelé. Tous les ouvriers de notre expansion soudanaise n'ont pas été des officiers. Parmi les explorateurs qui les ont aidés dans leur tâche, on peut

répéter les noms déjà cités d'Olivier de Sanderval, et du docteur Bayol, celui de Fondère. L'administrateur Gustave Alby, d'une vieille famille marseillaise et coloniale, a collaboré avec le commandant Decœur en 1894 au nord du Dahomey.

C'est dans cette dernière période, la plus active, de notre expansion, que nous avons aussi acquis la Tunisie. On a vu comment les Marseillais avaient longuement préparé notre établissement dans les pays Barbaresques. Ils ont aussi joué leur rôle dans les derniers évènements qui ont amené notre protectorat. Une circulaire de Barthélemy Saint-Hilaire, ministre des Affaires étrangères, du 9 mai 1881, définissait ainsi les causes de notre intervention : « Dernièrement... les dispositions du gouvernement tunisien envers nous ont totalement changé. Une guerre, sourde d'abord, puis, de plus en plus manifeste et audacieuse, a été poursuivie contre toutes les entreprises françaises en Tunisie, avec une persévérance de mauvais vouloir qui a amené la situation au point où elle est arrivée aujourd'hui. » L'une des principales de ces entreprises était marseillaise. La Société Marseillaise avait acheté, en avril 1880, le vaste domaine de l'Enfida au général Khérédine pacha envoyé en exil à Constantinople. Les ministres du bey, poussés par le consul d'Italie, l'empêchèrent d'entrer en possession de leur acquisition. Un sieur Joseph Lévy, juif tunisien naturalisé anglais, invoqua sans aucun titre le droit de préemption accordé par la loi musulmane à tout propriétaire sur les immeubles qui avoisinent les siens. Le procès intenté avait menacé de dégénérer en conflit international.

Un dernier pays africain, le Maroc, vient d'entrer définitivement dans notre sphère d'action. Partisans d'une politique de pénétration pacifique ou d'une action plus directe tous le considèrent comme destiné à se régénérer, dans un avenir plus ou moins long, sous l'influence française. Les traditions marseillaises dans ce pays avaient préparé de loin les succès actuels de notre diplomatie. Elles ont été fortement maintenues dans tout le courant du XIX^e^ siècle. Les négociants marseillais ont singulièrement aidé la politique de notre gouvernement à défendre l'influence et le prestige de la France en présence des efforts de nos rivaux. Grâce à eux le commerce français est resté toujours prépondérant au Maroc. Depuis le milieu du siècle, les Mar-

seillais avaient créé des lignes régulières desservant le pays. En 1853, la Compagnie Générale de Navigation à hélice lançait deux premiers vapeurs le *Marocain* et l'*Egyptien*; l'année suivante, elle se fondait avec la maison Bazin et continuait à desservir la côte du Maroc. En 1862, la Compagnie Générale Transatlantique, nouvellement née, créait une autre ligne. En 1863, M. N. Paquet fondait la Compagnie de Navigation Marocaine et Arménienne qui, depuis quarante ans, n'a cessé de faire voir régulièrement notre pavillon dans les principaux ports du Maroc. Tanger était, de plus, visité par les paquebots de la Compagnie de Navigation Mixte. C'est l'ancienneté des traditions et l'importance des intérêts commerciaux qui a permis à notre gouvernement de parler haut, d'empêcher les velléités allemandes de prendre corps, les ambitions anglaises d'arriver à leurs fins, de signer enfin l'accord de 1904 et de mener à bien les épineuses négociations de 1905.

En dehors de l'Afrique et de Madagascar, l'Indo-Chine est venue compléter notre nouvel empire colonial. Quelle qu'ait été l'influence des traditions, de l'évêque d'Adran à Chaigneau, à l'expédition de Cochinchine, à Francis Garnier et à Jean Dupuy, cette nouvelle conquête a été surtout le triomphe de la politique du « tonkinois » Ferry. D'ailleurs, l'étude des traditions ne laisse apercevoir aucune trace d'influence marseillaise. L'Afrique et Madagascar suffisaient à absorber tous les efforts des négociants et armateurs de la cité phocéenne.

En 1845, Berteaut, secrétaire de la Chambre de Commerce, était le fidèle interprète de leurs désirs et de leurs espérances dans son livre sur *Marseille et les intérêts nationaux* qui se rattachent à son port. Le traité de commerce avec la Chine, signé par M. de Lagrenée, venait d'attirer l'attention sur l'Extrême-Orient. Berteaut étudiait longuement le parti qu'il était possible d'en tirer (1) et concluait nettement qu'il resterait lettre-morte. Faute de fret assuré, les relations avec la Chine ne pouvaient prendre aucun développement et resteraient bornées à quelques voyages exceptionnels. Le secrétaire de la Chambre cherchait ensuite si « en dehors des ports chinois et dans le rayon des voyages de Chine, il existait des aliments de cargaisons suffisants pour combler le vide. » Il examinait à ce point de vue, sous le nom de « parages de

(1) T. II, chap. II, p. 53-101.

l'Indo-Chine », Bornéo, les Philippines, les Indes néerlandaises, la côte de Malacca ; l'Indo-Chine proprement dite était absolument passée sous silence. Ainsi il est curieux de constater que, dans une étude consciencieuse des *possibilités* du commerce français en Extrême-Orient, le nom d'aucune de nos possessions actuelles, pas plus que ceux du Siam ou de la Birmanie, n'ait été même prononcé.

Quinze ans après, un nouveau traité ouvrait plus largement la Chine au commerce européen et l'Etat signait, le 22 avril 1861, avec la Compagnie des Messageries Maritimes, déjà vieille de dix ans, une convention de douze années qui établissait un départ mensuel de Marseille pour Alexandrie, en correspondance avec un paquebot partant de Suez pour la Chine. Le 27 octobre 1862, le premier bâtiment quittait ce port pour Hong-Kong. Nous possédions alors la Cochinchine et la nouvelle ligne desservait Saïgon. Mais les armateurs et négociants marseillais étaient restés, semble-t-il, imbus du pessimisme de Berteaut. Celui-ci n'avait pourtant pas prévu le trafic des soies qui donna du fret aux bateaux des Messageries et fit de Lyon le grand marché du précieux textile en Europe. Malgré cet exemple, à tort ou à raison, ils étaient persuadés que les conditions économiques ne permettaient pas au commerce de la France en Extrême-Orient de prendre un grand essor et l'Indo-Chine les tentait encore moins que la Chine. Ainsi, de toutes nos colonies, dues au grand mouvement d'expansion du XIX^e^ siècle, l'Indo-Chine est la seule à l'acquisition de laquelle les Marseillais n'aient pas contribué.

Dans l'expansion africaine, au contraire, l'action des Marseillais a été tout à fait remarquable et prépondérante. Partout ils ont été de hardis pionniers : dans l'Afrique barbaresque depuis des siècles. En Algérie ils ont encore été les premiers à réclamer la colonisation dès 1830. Sur la côte occidentale ils l'ont commencée seuls, vers 1840. A Madagascar ils n'ont pas été les seuls à défendre contre les Anglais les traditions de la France, mais le nom des Albrand, des Rabaud, des Roux de Fraissinet doit être placé à côté de ceux des Lambert, des Lastelle. Albrand avait devancé ceux-ci quand, dès 1820, il réclamait la colonisation de la grande île. Il n'a pas tenu aux Marseillais que nous n'eussions aussi notre place sur la côte orientale d'Afrique. Ils ont été des premiers à créer des relations avec l'Abyssinie qui font toute la valeur de notre protectorat de la côte des Somalis. D'autres

villes ont travaillé avec succès aussi au grand mouvement d'expansion française au XIXe siècle. Aucune ne peut se vanter d'avoir préparé seule l'acquisition de trois, au moins, de nos colonies, l'Algérie, la Tunisie, le Dahomey, sans compter nos autres possessions de l'Afrique occidentale et le Maroc.

Enfin, les efforts des négociants, des colons, des explorateurs ne sont pas toute l'histoire de notre expansion. L'initiative individuelle n'a pu tout faire. Presque toutes nos acquisitions récentes ont demandé des efforts militaires et des sacrifices financiers. L'opinion publique les a réclamés, le gouvernement les a proposés, le Parlement les a votés. L'histoire de l'expansion n'est complète que si on suit dans la presse et dans les sessions du Parlement les longues et pénibles luttes soutenues par les partisans de la plus grande France contre ses irréductibles adversaires. Or, si un Ferry était Vosgien, continental par excellence, on peut bien rappeler que, parmi ceux qui soutinrent énergiquement la politique d'expansion dans les moments les plus difficiles, des Marseillais se sont distingués. Quand leurs doctrines socialistes ne les ont pas empêchés de répondre aux véritables désirs de tous ceux de leurs électeurs qui travaillent sciemment à la prospérité et à la grandeur de leur ville, les représentants de Marseille ont toujours vaillamment lutté pour la cause coloniale. Même les socialistes ont été assez retenus par les intérêts de leurs commettants pour ne pas les combattre.

Parmi les protagonistes de l'expansion, deux noms dominent les autres, ceux d'Étienne, Marseillais d'adoption, et de Charles-Roux Marseillais de vieille souche, maintenant tous deux chefs incontestés du bataillon des coloniaux, devenu puissante phalange. L'un président de l'Union coloniale, du comité de Madagascar, directeur de la Compagnie Transatlantique, commissaire général de l'Exposition coloniale du Trocadéro en 1900 et de celle de Marseille en 1906, consacre sa merveilleuse activité à la mise en valeur de nos colonies, après avoir vaillamment défendu comme député l'expansion africaine. L'autre, vétéran de la cause coloniale, dont il fut aux heures de lutte l'apôtre le plus convaincu et le plus entraînant, travaille encore à la tête du comité du Maroc, sa dernière œuvre, à compléter notre domaine.

CHAPITRE XVI

MARSEILLE ET LA MISE EN VALEUR DE NOS COLONIES AU XIXe SIÈCLE.

I. — *Les entreprises marseillaises aux colonies* (1).

Les Marseillais n'ont pas travaillé à l'expansion coloniale pour obéir à des théories, ni par amour des conquêtes, mais dans un but tout pratique. Même, avec eux, l'exploitation a toujours devancé la prise de possession ; le commerce a précédé le drapeau. On ne peut donc être étonné qu'ils aient pris une grande part à la mise en valeur de notre empire colonial. Négociants surtout, ce sont partout les entreprises commerciales qui les ont tentés particulièrement. Ces entreprises sont aussi nécessaires à la vie économique des colonies que celles de l'industrie et de l'agriculture : elles sont capitales pour le maintien ou le développement des rapports entre celles-ci et la métropole.

Mais Marseille est devenue aussi très grande ville d'industrie ; on verra que beaucoup de ses usines font venir leur matière première des colonies. Des Marseillais aussi sont allés y établir des usines spécialement pour transformer sur place leurs produits agricoles. Enfin, les Marseillais ont toujours compris que l'agriculture seule pouvait alimenter un gros négoce. Habitués à des profits plus considérables et plus immédiats dans les opérations de commerce et d'armement, quand elles sont couronnées de succès, ils ne répugnent pourtant pas à engager leurs capitaux dans des exploitations agricoles et même à les diriger. Les Marseillais colons sont moins nombreux

(1) A cause du développement donné à la partie historique, et aussi pour des raisons de discrétion, ce chapitre n'est qu'un tableau très sommaire.

que les Marseillais négociants, industriels ou artisans aux colonies. On en trouve partout cependant ; souvent, ils sont à la fois l'un et l'autre.

Enfin, si l'on déplore souvent le nombre de nos fonctionnaires coloniaux, il ne faut pas oublier pourtant qu'une bonne administration est aussi nécessaire que de bons colons. Qu'on parcoure les annuaires administratifs ou les almanachs nationaux depuis le début du XIXe siècle, on y rencontrera presque à chaque page des noms de Marseillais. Une autre constatation permet de se faire une idée du grand nombre de Marseillais qui vivent aux colonies. Suivant une coutume locale, les familles notables font insérer dans les journaux de Marseille les avis de décès d'un de leurs membres. Cette insertion sert de convocation pour les enterrements et dispense d'envoyer des lettres de faire part. Or, il ne se passe pas de semaine, parfois presque pas de jour, que des familles n'aient à annoncer la perte d'un des leurs fixés aux colonies ou que des coloniaux ne figurent dans la liste des parents d'un Marseillais décédé.

C'est naturellement l'Algérie qui a attiré de préférence les entreprises marseillaises. Marseille est si merveilleusement placée, en face de notre grande colonie africaine, qu'il n'était pas possible qu'elle n'eût pas la première place et une place tout à fait prépondérante dans sa colonisation. Dès 1830, les Marseillais avaient réclamé avec trop d'ardeur le maintien et l'extension de la conquête pour qu'on puisse craindre qu'ils aient failli à la tâche qui leur incombait. On a vu (1) qu'ils se distinguèrent parmi les premiers colons de la « phase héroïque ». Depuis ils n'ont jamais cessé de s'y rendre en grand nombre. En dehors de ceux qui s'y fixent, la proximité et la facilité des communications permettent à d'autres de diriger de loin leurs entreprises. D'après les chiffres du recensement de 1896, le département des Bouches-du-Rhône vient immédiatement après la Corse et la Seine pour le nombre de natifs qu'il possède en Algérie, au nombre de 4.565.

L'analyse des *Résultats statistiques* de ce dénombrement permet même de faire une constatation très intéressante. Sur 135.474 Français nés en France et fixés actuellement en Algérie, 51.825 sont venus de

(1) Chapitre VII.

quinze départements du Sud-Est : 7.303 de la Corse, 4.101 de l'Hérault, 4.016 des Pyrénées-Orientales, 3.947 du Gard, 3.254 du Rhône, 3.142 de la Drôme, 2.930 de l'Isère, 2.910 de la Haute-Garonne, 2.898 de Vaucluse, 2.896 du Tarn, 2.648 de l'Aveyron, 2.628 du Var, 2.372 de l'Ardèche, 2.215 de l'Aude. Or, il est facile de voir quelle a dû être l'influence de la crise phylloxérique sur l'émigration de ces départements, la plupart vinicoles. D'autre part, les populations riveraines de la Méditerranée sont les moins dépaysées sur la terre africaine dont le sol, le climat, la végétation et les habitudes culturales ressemblent singulièrement aux leurs.

Mais il est impossible de ne pas tenir compte aussi de l'attraction que Marseille a exercée sur toutes ces populations des bords méditerranéens ou de la vallée du Rhône. Par les relations fréquentes qu'elle entretient avec elles, elle les a familiarisées à la fois avec la connaissance de l'Algérie et aussi avec l'idée de l'émigration. C'est là chose importante chez nous, où le paysan se décide si difficilement à quitter la terre natale : pour un Provençal, une traversée en Algérie paraît la chose la plus simple du monde ; pour un habitant des plaines du Berri ou de la Beauce, c'est une expédition lointaine en pays tout à fait inconnu. De même que l'influence de Bordeaux, en relations suivies avec la Plata, a attiré l'émigration pyrénéenne vers la République Argentine, de même l'influence de Marseille a fait que l'émigration des pays méditerranéens et rhodaniens s'est toute dirigée vers l'Algérie. En examinant de plus près les chiffres du recensement de 1896, le rôle de Marseille, foyer d'émigration, apparaît plus net : l'Algérie compte encore beaucoup de colons francs-comtois ou des départements de l'Est ; ceux qui leur en ont envoyé le moins n'ont aucune relation avec le grand port provençal.

Bien que les Marseillais soient plus nombreux en Algérie que les Lyonnais, leurs entreprises agricoles sont moins importantes, et, surtout, elles attirent moins les regards. Ce qui caractérise la colonisation lyonnaise actuelle, c'est qu'elle est due en grande partie à l'impulsion de quelques hommes, tels que M. Ulysse Pila pour l'Indo-Chine, le comte du Sablon et d'autres pour l'Algérie et la Tunisie. Il en résulte qu'elle a été centralisée, tout au moins groupée. Ceux qui ont suivi le mouvement sont venus s'établir à côté de ceux qui les avaient devancés, avec d'autant plus de docilité qu'ils avaient moins de connaissance du pays. De là la formation des magnifiques vignobles

lyonnais des environs de Bougie. L'activité des Marseillais a toujours été plus dispersée. L'amour de l'indépendance et de l'action individuelle qui les caractérise a souvent nui au succès de leurs efforts ou les a rendus moins visibles. Elle leur a donné aussi plus de variété et, à ce point de vue, parfois, plus d'intérêt. Cependant, des vignobles très importants ont été créés aussi par des Marseillais capitalistes ou par des compagnies. Précisément, l'un des grands vignobles lyonnais des environs de Bône, la ferme de Gazan, provient du dénombrement d'une vaste propriété de 4000 hectares, acquise en 1881 par MM. Bertagna, de Bône, Dumont et Saint-Foy, de Marseille, sur laquelle ceux-ci ont créé et conservé le vignoble de Guébar, de 400 hectares. Tout auprès, à Montville, la Société des vignobles de la Méditerranée, fondée par des Marseillais, possède un magnifique vignoble de 650 hectares. Autour d'Oran, un grand industriel marseillais a créé, à grands frais, un vaste domaine.

Des capitaux marseillais importants ont été consacrés aux recherches minières. La Société nouvelle des mines de Kef-oum-Theboul, qui a repris l'exploitation des gisements de plomb et de cuivre des environs de La Calle, est marseillaise. Des compagnies comme la Société agricole et industrielle du Sud algérien, la Société franco-africaine, s'occupent d'entreprises diverses. Enfin, les maisons marseillaises ont la haute main sur le commerce algérien ; le trafic des ports appartient en grande partie à leurs agences.

Le 27 janvier 1905 avait lieu à El-Biar le banquet inaugural de la Société *Les Provençaux*, récemment fondée à Alger. Plus de cent membres y assistaient. L'élément marseillais y était largement représenté. Dans tous les grands centres algériens, des sociétés analogues pourraient se créer ; on y verrait les Marseillais en bonne place.

Avec le grand domaine de l'Enfida, la Société marseillaise de crédit, qui s'est intéressée à de nombreuses entreprises coloniales, reste le plus ancien propriétaire français de Tunisie et toujours l'un des plus importants. Les Marseillais avaient hardiment donné l'exemple de la grande colonisation qui caractérise notre œuvre en Tunisie. Depuis on les retrouve encore parmi les capitalistes qui ont créé de grands domaines dans les plaines du Nord, ou sur les confins du Sahel, et reconstitué les olivettes de Sfax.

Grâce au développement nouveau donné à la culture de l'olivier

et à l'amélioration de ses produits, l'huilerie est devenue la principale industrie française de Tunisie. Il fallait que les olives tunisiennes fussent triturées dans des usines européennes pour trouver un grand débouché en Europe. Avec la Société anonyme des huileries de Sousse, la Société générale des huileries du Sahel tunisien, la Société oléicole de Sfax, les Marseillais sont bien à la tête de cette industrie vitale pour l'avenir de la colonie. Dans le Nord, ce sont eux qui ont créé aussi les plus importantes minoteries : tels les établissements de la Société des grands moulins de Tunis.

La Société des pêcheries françaises de Tunisie et une autre compagnie marseillaise, qui a établi son champ d'exploitation dans les eaux de Djerba, ont cherché par d'ingénieux procédés de conserves de poissons frais à exploiter sur une plus large échelle la très grande richesse des côtes de la Tunisie. L'autre grande société de pêche en Tunisie, celle du lac de Bizerte, n'a aucune attache marseillaise. Quant aux maisons de commerce marseillaises leur prépondérance ne paraît pas aussi marquée qu'en Algérie mais leur rôle reste considérable.

Le Marseillais André Brüe avait songé, le premier, à un établissement agricole sur la côte d'Afrique. Son compatriote Pelletan avait rêvé, pendant la Révolution, de transformer le Sénégal en une grande colonie agricole. Après les échecs des essais de cultures tentés par la Restauration, ce sont les Marseillais surtout qui ont eu l'honneur de faire la fortune de cette terre, longtemps déshéritée, en lui donnant l'arachide. La précieuse plante y poussait, il est vrai, partout spontanément, mais on l'avait dédaignée jusque là. Il fallait que l'industrie marseillaise songeât à l'utiliser.

Dès 1833, le négociant Jaubert, établi à Gorée, entretenait la Chambre de Commerce au sujet de l'utilité de ce qu'il appelait la pistache de terre et parlait d'en introduire la culture en Algérie. Il présentait en même temps le premier échantillon d'huile d'arachide fabriquée par lui. Les essais durèrent obscurément pendant huit ans et ce n'est qu'en 1840, ou 1841, que plusieurs maisons de Marseille firent venir du Saloum 500 kilogrammes de la nouvelle graine oléagineuse. L'essai fut décisif : l'année suivante, la maison Régis en achetait 300 tonnes au comptoir d'Albreda en Gambie et 500 en 1843. Cependant, la longueur des traversées par navires à voiles était un

grave inconvénient, car les arachides perdaient beaucoup de leur qualité par l'échauffement. Le développement de la navigation à vapeur allait assurer la fortune de la plante d'où les Marseillais surent alors tirer une huile comestible fine et irréprochable. L'heureuse construction du chemin de fer du Cayor devait donner longtemps après à la culture un nouvel essor.

Un négociant de Rufisque, le Rouennais Rousseau, a voulu disputer aux Marseillais l'honneur d'avoir créé le commerce des arachides. En 1849 il rappelait au commandant Bouët-Willaumez qu'en sa présence, sept ans auparavant, il avait fait valoir au ministère de la marine l'importance du nouveau commerce qui donnerait à nos navires un mouvement dix fois plus considérable que celui de la gomme. Une tradition, plusieurs fois reproduite, veut que ce Rousseau ait le premier fait venir une cargaison entière d'arachides en 1850. Le fait ne peut être exact que s'il s'agit du Sénégal, car depuis 1842 des chargements complets venaient à Marseille de la Gambie et du bas de la côte. Rousseau ajoute dans sa lettre que « grâce à cet humble commerce d'arachides, de Sainte-Marie de Bathurst à Sierra-Leone, les navires français sont à eux seuls plus nombreux que les navires anglais, américains et autres. » Ce négociant, chargé par la Chambre de Commerce de Rouen d'une mission à la côte occidentale, avait été recommandé par le ministre de la marine à Bouët, comme étant le premier qui eût introduit en France des arachides. La vérité est qu'en 1840 on s'occupait aussi de cette graine à Bordeaux. Un agriculteur, nommé Chaise, fit des tentatives sérieuses pour l'acclimater dans les sables des Landes et obtint même, paraît-il, des résultats remarquables.

C'est que l'arachide était déjà depuis quelques années l'objet d'un commerce grandissant en Angleterre. Rien d'étonnant que des tentatives à peu près simultanées se soient produites pour la faire connaître en France. Mais la priorité revient bien sans contestation possible au Marseillais Jaubert. Surtout ce sont bien les Marseillais qui ont donné au commerce des arachides, comme à celui de toutes les graines oléagineuses, un développement que personne ne pouvait prévoir en 1840. Partout leur initiative était alors en éveil pour trouver de nouveaux aliments à leurs savonneries et à leurs huileries. C'est autour de 1840 que la recherche de l'huile de palme allait les entraîner à créer leurs établissements sur toute la côte occidentale

d'Afrique. C'est en 1840, même, que le voilier *le Phénix* apportait dans leur port le premier chargement des sésames de l'Inde.

Va-t-on enfin exploiter sérieusement une ressource d'autant plus précieuse qu'elle donnera quelque vie aux parages désertiques et abandonnés du nord du Sénégal? Une mission de Bordeaux, patronnée par la Société de géographie de cette ville, vient de faire des expériences de pêche au banc d'Arguin dont la richesse est depuis longtemps connue. Il y a quelques vingt-cinq ans, un négociant marseillais avait fait une première et intéressante tentative.

Aujourd'hui les Bordelais ont définitivement remplacé les Marseillais au Sénégal. Ils y sont tellement les maîtres du commerce, déjà depuis plus de trente ans, que cette colonie est presque considérée comme une colonie bordelaise. Il semble que l'avenir du Sénégal intéresse surtout Bordeaux et qu'il est lié en grande partie à celui de ce port. Les informations relatives à la Sénégambie y affluent naturellement et le *Bulletin* de la Société de géographie de Bordeaux fut longtemps particulièrement intéressant par les nouvelles de première main qu'il publiait sur cette partie de l'Afrique.

Or c'est là une situation relativement récente. Le commerce du Sénégal a subi, au milieu du XIX^e^ siècle, une évolution qu'il serait intéressant d'étudier en détail. On a vu quel grand rôle les Marseillais avaient joué, au XVIII^e^ siècle, comme directeurs des comptoirs des compagnies du Sénégal. En 1830 des maisons marseillaises étaient encore maîtresses du commerce à Saint-Louis et à Gorée. Parmi leurs chefs figuraient les futurs pionniers de l'expansion française sur la côte occidentale, les Fabre, les Régis, les Borelli. Mais la lutte entre Marseillais et Bordelais était commencée et ceux-ci appelaient à leur secours l'arme du monopole. Vers 1830 une compagnie de Galam avait obtenu le droit de commercer seule dans le Haut-Sénégal, du 1^er^ janvier au 1^er^ aout, et ce régime étrange dura quatorze ans. En décembre 1841 le gouverneur accordait un nouveau monopole à une autre société. Les négociants protestèrent énergiquement et menacèrent de continuer par le comptoir anglais de Portendick, sous le nom d'une maison anglaise et par navire anglais, la traite des guinées devenue impossible à Saint-Louis. La Chambre de Commerce les appuyait. « Il nous serait impossible, écrivait-elle au ministre, de ne pas admettre des circonstances atténuantes en faveur du commerçant, qui, repoussé des rives françaises au nom du privi-

lège et du monopole, passerait à l'étranger pour sauver sa propre fortune. »

Les Bordelais bénéficièrent donc, au début tout au moins, de la protection officielle. De plus, au temps où les transports entre la métropole et le Sénégal étaient faits à peu près exclusivement par voiliers, ils avaient l'avantage marqué de la position. Pour les voiliers l'entrée et la sortie de la Méditerrannée sont souvent gênées et longtemps retardées par les vents contraires. Enfin les Marseillais, attirés de plus en plus par le *bas de la côte* et par des parages plus lointains, divisèrent leurs efforts. C'est ainsi que grandit peu à peu la situation des Bordelais. Les Maurel, les Prom, d'autres puissantes maisons, jetèrent les bases de leur fortune et supplantèrent les Marseillais. Aujourd'hui la Compagnie Française de l'Afrique occidentale qui maintient ses comptoirs à Saint-Louis, à Dakar et à Rufisque, reste à peu près seule pour représenter au Sénégal l'activité marseillaise.

Dans les colonies guinéennes de la côte occidentale, qui leur doivent en grande partie l'existence, les Marseillais sont restés les maîtres du commerce jusqu'à ces dernières années. Les deux premières, la Guinée Française et la côte d'Ivoire, sont le domaine de la Compagnie française de l'Afrique occidentale. Héritière des établissements fondés par C.-A. Verminck elle les a multipliés sur toute la côte. Constituée en 1887 au capital de sept millions, elle a pris la suite des affaires d'une première compagnie fondée par M. Verminck en 1881, la Compagnie du Sénégal et de la côte occidentale d'Afrique. Sierra-Leone était resté le principal centre commercial de toute cette côte et c'est là que fut d'abord établi le chef-lieu des comptoirs de la Compagnie. Aujourd'hui c'est de Rufisque, de Bathurst, de Conakry, de Freetown, de Grand-Bassam, que ses agents principaux dirigent les multiples employés disséminés dans toutes les rivières de la côte, à l'ouest sur le Sine, le Saloum, la Gambie, la Casamance, dans la Guinée portugaise et française ; à l'Est dans le Sierra-Leone anglais. Ses factoreries de Liberia, peu productives, ont été supprimées, mais, en 1898, la Compagnie achetait les établissements de la Société Française de la côte d'Ivoire et de la maison Swanzy, de Londres, très ancienne sur la côte; elle prenait d'emblée une grande place à la côte d'Ivoire. Près de 140 employés européens, assistés de nombreux noirs, sont occupés dans ses nombreuses factoreries, La prospérité remar-

quable de cette Compagnie, qui distribue à ses actionnaires de beaux dividendes, fait honneur à l'habileté de son directeur, M. Bohn.

Mais les Marseillais, qui soutiennent depuis trois quarts de siècle sur ces côtes une lutte difficile et heureuse contre la concurrence des maisons anglaises et allemandes, commencent à s'inquiéter des progrès des Bordelais. Ceux-ci se sentent à l'étroit au Sénégal. Depuis longtemps leurs maisons ont des comptoirs solidement établis en Gambie et en Casamance. Depuis quelques années les Bordelais sont nombreux en Guinée française. Leur organisation commerciale, moins onéreuse pour le négociant que celle de Marseille, où les intermédiaires rendent des services parfois un peu coûteux, contribue, paraît-il, à les favoriser. Ils font même leur apparition à la côte d'Ivoire, avec quelque circonspection.

Au Dahomey les Marseillais restent toujours les seuls représentants du commerce français. Les deux vieilles maisons rivales, Mante frères-Borelli et Cyprien Fabre, semblent trop fortement établies dans tous les marchés de la côte dahoméenne pour que d'autres puissent trouver place à côté d'elles. Dans cette colonie, comme à la côte d'Ivoire, les succès remportés sur les maisons anglaises et allemandes sont d'autant plus méritoires que les commerçants français n'y sont pas protégés par nos tarifs différentiels. En vertu des conventions spéciales signées avec l'Angleterre ces colonies sont soumises au régime de la porte ouverte.

Jusqu'ici les tentatives de culture sont restées très secondaires dans ces colonies guinéennes. Elles vivent presque exclusivement de l'exploitation des produits naturels. Graines oléagineuses, palmistes, huile de palme, caoutchouc, bois d'ébénisterie, etc., tels sont les principaux aliments du commerce. Ils procurent assez de ressources pour que, dès leurs débuts, ces colonies aient pu pourvoir à leur administration sans rien demander à la métropole. Les négociants marseillais, gens prudents, satisfaits d'une pareille situation, craignent qu'on ne veuille la compromettre en poussant trop vite ces jeunes colonies dans la voie du progrès. La vogue de la colonisation agricole pouvait entraîner à vouloir réaliser des conceptions brillantes mais dangereuses. Pas de grande colonisation agricole sans de grands travaux publics, sans de grandes dépenses, sans emprunts, sans lourds impôts. En voulant aller trop vite on eût risqué de compromettre un avenir plus lointain mais assuré. L'exploitation des produits naturels

aidée par celle de l'or à la côte d'Ivoire, du bétail au Dahomey, peut permettre à ces deux colonies de s'outiller peu à peu. Cet outillage et l'accroissement progressif du bien-être parmi les indigènes ouvriront la voie à la colonisation agricole. Telles sont les vues que les Marseillais ont cherché jusqu'ici à faire prévaloir par la bouche de leurs négociants les plus autorisés.

C'est ainsi que M. Georges Borelli, dans une intéressante communication sur le Dahomey, lue au Congrès de géographie de Marseille en 1898, faisait toutes ses réserves au sujet des hâtives cultures qu'on pourrait tenter: « Le Bas-Dahomey, disait-il, doit être exploité tel qu'il est; remplacer les plantations naturelles de palmiers, donnant quatre récoltes par an de produits toujours vendables en Europe, par d'autres cultures, serait une grave erreur.... Il faut laisser aux noirs l'exploitation agricole du Bas-Dahomey; à nous l'exploitation commerciale.... Le sol du Haut-Dahomey se prête admirablement à l'élevage. Il ne faut pas songer à autre chose, pour le moment du moins. »

M. Bohn, directeur de la Compagnie Française de l'Afrique occidentale, ne se montrait guère plus enthousiaste dans une autre communication faite au même Congrès : « Aussi longtemps, affirmait-il, que les produits naturels seront suffisamment abondants et que le prix en sera rémunérateur, il est peu probable que l'agriculture fasse des progrès dans nos colonies. Il n'existe malheureusement pas de moyens pratiques d'obliger les indigènes au travail.... Peut-on espérer que des entreprises de culture dirigées par des Européens aient plus de succès? Les tentatives de ce genre faites jusqu'à présent ne sont guère encourageantes. » M. Bohn ajoutait, il est vrai, qu'on pourrait sans doute obtenir de meilleurs résultats grâce à des études méthodiques et prolongées, et qu'alors des capitaux européens pourraient être utilement employés à produire les denrées coloniales, café, cacao, vanille, etc. Mais il en parlait comme d'une éventualité plutôt éloignée. L'année suivante il marquait encore ses défiances et ses craintes de voir sacrifier inutilement les intérêts d'un commerce établi au prix de grands sacrifices, et ceux des colonies elles-mêmes, quand il protestait contre les projets de grandes concessions de terres sur la côte occidentale. Ces concessions seraient dangereuses si on voulait accorder des monopoles aux compagnies qui les obtiendraient ; elles resteraient inutiles si on ne songeait pas à les en investir.

Telles sont les idées des deux hommes qui sont à la tête des deux

entreprises françaises les plus considérables à la côte occidentale. Elles peuvent sembler un peu terre à terre à ceux qui rêveraient de voir transformées tout d'un coup en riches colonies de plantations des terres dont la belle végétation atteste la fécondité. Mais elles sont, en réalité, marquées au coin du bons sens et de l'expérience. L'opinion hautement formulée des maisons marseillaises a peut-être contribué à maintenir la colonisation dans la voie suivie jusqu'ici. Si elle a préservé nos jeunes colonies guinéennes des expériences malheureuses de grande colonisation tentées au Congo depuis 1900, nous ne pouvons que nous en féliciter. Domaine par excellence de la colonisation commerciale, la Guinée française, la côte d'Ivoire et le Dahomey sont destinés longtemps encore à attendre de la vente de leurs produits naturels leur principale ressource. Ce n'est pas dire qu'il faille y renoncer aux expériences agricoles à condition de les poursuivre avec prudence. C'est bien ainsi que l'entendent les Marseillais. Loin de les trouver absolument réfractaires à des essais, ils en ont fait quelques-uns eux-mêmes.

Nos trois colonies guinéennes attendent en ce moment de la construction de leur chemin de fer de pénétration une impulsion nouvelle pour leur développement et leur commerce. Deux de ces chemins de fer, ceux de la Guinée et de la côte d'Ivoire, sont des entreprises de ces colonies elles-mêmes. Le plus important des trois, celui du Dahomey, sera le résultat d'une entente entre la colonie et une compagnie qui est marseillaise. Cette ligne dahoméenne, type unique parmi nos lignes coloniales, par sa construction et son exploitation, montrera quelle est la souplesse et la fécondité de l'initiative marseillaise.

En 1901 elle était concédée à M. Georges Borelli qui constituait la Compagnie française des chemins de fer du Dahomey. Le contrat intervenu entre la Compagnie et la colonie était des plus intéressants. L'infrastructure de la ligne, c'est-à-dire tous les terrassements et travaux d'art sont faits par la colonie; la pose de la voie est l'œuvre de la Compagnie, qui se charge ensuite de l'exploitation dans des conditions déterminées, pour une durée de 75 ans. Le contrat évite à la colonie l'aléa ordinaire de la garantie d'intérêt, remplacée par une subvention limitée quant à la quotité et à la durée : 200 francs par kilomètre exploité, pendant huit ans seulement. La colonie a droit cependant au partage des bénéfices à partir d'une

recette de 6000 francs par kilomètre. En retour des risques courus et des charges assumées la Compagnie avait obtenu le droit d'installer et d'exploiter, sur la côte ouest du Dahomey, jusqu'à 20 kilomètres de Cotonou, des ports, docks, etc. Surtout la colonie lui abandonnait le long de la voie 300.000 hectares de terres à mettre en valeur. Des terres remplaçant les fameuses garanties d'intérêt, c'est le système souvent employé aux Etats-Unis pour les grandes lignes transcontinentales. Il avait été préconisé en 1897 pour Madagascar sans qu'on eût pu arriver à une entente, par suite de l'hostilité de l'opinion contre les grandes concessions. Les Chambres eussent peut-être hésité si on les avait consultées ; elles n'avaient pas eu à intervenir. Mais une pareille concession n'était-elle pas faite pour braver l'opinion, à Marseille même où on venait de protester avec éclat contre les projets de grandes concessions? Il n'en était rien, car les terres concédées ne bordaient pas la ligne sur toute sa longueur, ni même sur la plus grande partie. Elles formaient trois groupes très inégaux, très éloignés l'un de l'autre, qui laissaient toute la place désirable aux exploitations particulières : 15.000 hectares dans le Bas-Dahomey, 80.000 vers 7°45' de lat. N., déjà au delà d'Abomey, 200.000 enfin entre 7° 45' et 9° tout au loin dans le Haut-Dahomey, dans des régions propices à l'élevage.

Le contrat de 1901 semblait donc heureusement concilier les intérêts de la colonie, de la Compagnie et des particuliers. Il a été modifié depuis par un nouvel accord conclu le 24 août 1904 entre le gouverneur de l'Afrique occidentale et la Compagnie, pour assurer le prolongement de la voie ferrée. La Compagnie a renoncé à toutes ses concessions territoriales moyennant une indemnité de quatre millions de francs. Quelles qu'aient été les raisons de cette modification fondamentale de la convention de 1901, il est permis de la regretter. Il y avait là une occasion, qui ne se représentera peut-être pas de longtemps, d'expérimenter dans notre domaine une combinaison qui a fait heureusement ses preuves dans la colonisation des Etats-Unis. La convention de 1901 n'a pas donné non plus tout ce qu'elle semblait promettre par les clauses inscrites pour assurer la rapidité de la construction. Cependant près de 120 kilomètres sont exploités au début de 1905 et l'avancement vers le Haut-Dahomey paraît assuré par la nouvelle convention. L'avenir nous dira si les Marseillais sauront tirer parti de cette voie de pénétration dont ils proclamaient

la nécessité dès les années qui suivirent la conquête. Plus que jamais l'avenir du Dahomey dépend surtout de leur initiative.

Le voisinage des Belges semble avoir exercé sur nous au Congo une influence funeste. La construction hardie de leur chemin de fer a découragé les initiatives de notre côté. Puis les succès de nos voisins ont excité l'émulation. Le vaste domaine anglais avait été dépecé entre une série de grandes sociétés de colonisation, le Congo français se trouva soudain partagé entre une quarantaine de compagnies nées subitement comme sous le coup de baguette d'un magicien. Alors on s'est aperçu que les résultats obtenus par les sujets du roi Léopold étaient dus à des procédés de colonisation qui ne sont pas les nôtres et qui ont excité de vives protestations. On a hésité à les adopter et, pendant ce temps, les compagnies et la colonie périclitent.

Les Marseillais semblent s'être tenus tout à fait à l'écart de ce mouvement quelque peu irréfléchi et désordonné. Cependant il faut rappeler que la plus ancienne tentative de grande colonisation au Congo a été marseillaise. On sait combien les débuts de cette colonie ont été lents et pénibles. L'effort de Brazza, son premier gouverneur, porta surtout sur la reconnaissance méthodique de son territoire et sur son extension. Dans cette période de quinze ans qui précéda l'éclosion des compagnies actuelles, la principale maison française qui s'y établit, celle qui soutint presque seule la lutte difficile contre les puissants négociants de Liverpool, John Holt, Hatton et Cookson ou le Hambourgeois Woermann, était marseillaise, au moins par son chef. La maison Daumas et C^ie^ avait, en effet, son siège à Paris, mais Daumas avait commencé et poursuivi longtemps sa carrière à Marseille ou dans les comptoirs marseillais de la côte occidentale.

Daumas reprit pour son compte les projets coloniaux du Comité d'initiative de l'Ogooué et du Marseillais Rabaud. Il eut une série de comptoirs, une flottille sur le Congo, cédée en 1892 à une compagnie hollandaise. Enfin c'est lui qui inaugura la politique des grandes concessions en fondant la Société du Haut-Ogooué à laquelle une convention du 30 octobre 1893 accorda une concession de 10 millions d'hectares de terres. On n'a pas oublié de quels retentissants débats cette concession fut l'occasion en même temps que celle de la Compagnie de Kong à la côte d'Ivoire. Ces contestations irritantes furent heureusement terminées par une transaction signée en 1897 avec le ministre

André Lebon. On ne pouvait guère prévoir alors que, ni les initiatives privées, ni le gouvernement, n'étaient découragés par ces difficultés. C'est que leur éclat même et quatre ans de discussions passionnées avaient éclairci les idées, dissipé bien des préventions et finalement rendu facile, en 1900, ce qui eût semblé irréalisable quelques années auparavant. L'initiative des Verdier et des Daumas a rendu possible l'éclosion des récentes compagnies. Les contrats qu'ils avaient conclus ont servi à établir les contrats nouveaux. D'ailleurs, la Société du Haut-Ogooué subsiste, l'une des plus solides, parmi les sociétés qui exploitent le Congo depuis cinq ans. Peut-être quelques-unes de ces sociétés, qui ont presque toutes leur siège à Paris, ont-elles trouvé des actionnaires à Marseille. Peut-être quelques Marseillais sont-ils entrés à leur service, tel l'explorateur Fondère, ancien élève de l'École supérieure de commerce, devenu administrateur des « Messageries fluviales du Congo. » Capitalistes ou employés doivent être peu nombreux. Les sociétés congolaises excitent peu d'intérêt à Marseille et la colonie est une de celles qui échappent le plus à l'action marseillaise.

A la côte des Somalis le chemin de fer n'est pas seulement un élément de progrès ; il est, à lui seul, l'avenir tout entier de la colonie. La Compagnie des chemins de fer éthiopiens ne semble pas avoir d'attaches marseillaises, mais des maisons de Marseille sont les premières à profiter de l'achèvement de la ligne de pénétration jusqu'au Harrar. Plusieurs, en effet, ont leurs entrepôts dans la ville naissante de Djibouti et envoient leurs agents en Abyssinie acheter les cafés, les cuirs et autres produits d'exportation. M. Tian, d'Aden, reste le plus ancien représentant du commerce français dans ces parages ; parmi ceux qui l'ont suivi, la jeune Société des comptoirs franco-éthiopiens est établie à Harrar, Diré-Daouah, Addis-Abeba.

Madagascar reste une des colonies de prédilection des Marseillais. On les trouve mêlés à des entreprises de toutes sortes : agricoles, industrielles, commerciales (1). En 1886, la maison Mante frères et

(1) M. le Gouverneur Général a bien voulu, sur notre demande, faire dresser une liste des colons originaires des Bouches-du-Rhône, établis dans l'île au 1er janvier 1905. Elle comprend 44 noms, dont 36 de colons nés à Marseille. Ils sont répartis dans 22 localités différentes.

Borelli avait repris les importants comptoirs de la maison Roux de Fraissinet en liquidation. Aujourd'hui, l'un de ses chefs, M. Th. Mante, est président du conseil d'administration de la Compagnie coloniale de Madagascar, constituée en 1896. Un autre Marseillais plein d'initiative et fils de ses œuvres, M. Besson, a réalisé, sur une échelle plus modeste, la pensée d'Alfred Rabaud, en fondant successivement la Compagnie Marseillaise de Madagascar et la Société de l'Afrique orientale dont la prospérité fait honneur une fois de plus à l'habileté commerciale des Marseillais. Avec ses agences de Tananarive, Tamatave, Andevorante, Vatomandry, Mananjary, Diego-Suarez, Majunga, Tuléar, la Compagnie Marseillaise prend une part très active au trafic de la colonie. En outre, elle a des exploitations agricoles importantes dans la province de Fénérive, théâtre, il y a plus de quatre-vingts ans, des efforts d'Albrand. Elle cultive la vanille à Fandrarazana où elle a établi un outillage perfectionné d'exploitation forestière ; elle a créé une cocoterie à la Pointe à Larrée. On trouverait d'autres Marseillais parmi les planteurs de la côte orientale. Dans la province de Vohémar la belle propriété Dor et Cie possède 40.000 pieds de vanille. La famille Dor, vieille famille coloniale, est depuis longtemps partagée entre Marseille et Bourbon. Des Marseillais participent aux recherches minières pour lesquelles les Lyonnais ont constitué plusieurs sociétés.

Depuis 1896 le Comité de Madagascar n'a cessé de collaborer activement et utilement à la mise en valeur de notre nouvelle colonie. Il a fait en sa faveur une intelligente propagande ; il l'a fait mieux connaître ; il a soutenu la réalisation des grands travaux les plus urgents pour son développement, routes, canal des Pangalanes, chemin de fer. Or, le comité compte parmi ses fondateurs M. J. Charles-Roux, son dévoué président depuis plusieurs années.

En Indo-Chine, il serait à souhaiter que l'initiative marseillaise fût plus hardie. Sans doute, quelques maisons, telles que les Bonade, les Allatini, les Debeaux, pour ne citer que les plus connues, tiennent une place à Saïgon, à Hanoï ou à Haïphong. Mais n'est-il pas regrettable que la plus grosse maison de commerce de Saïgon soit une maison allemande et qu'elle ne soit pas la seule ? Le commerce de l'Indo-Chine est surtout un commerce asiatique, mais les Allemands ne sont pas plus qualifiés que nos négociants pour en être les intermédiaires.

Les Marseillais n'ont pas non plus leur place bien marquée dans les entreprises industrielles et agricoles, peu développées il est vrai jusqu'à ce jour. La Société marseillaise de crédit, dont on retrouve l'action dans beaucoup de nos colonies, est intéressée dans la Société des docks et houillères de Tourane. Un armateur, M. Henri Estier, figure dans le Conseil d'Administration de la Compagnie lyonnaise indo-chinoise. On peut compter aussi à l'actif des Marseillais quelques créations de plantations : en 1895, c'est un Marseillais, le capitaine au long-cours Gaggino, qui faisait en Annam les premiers essais de tabac. Depuis plusieurs années, le fils d'un industriel de marque consacre d'importants capitaux à la mise en valeur d'une concession dans le sud de l'Annam. L'œuvre la plus intéressante accomplie en Annam est même due à l'initiative marseillaise. C'est aux efforts de M. Lombard surtout qu'est dû l'essor récent de la culture du thé. La maison Lombard et C^ie^, devenue la Compagnie des thés de l'Annam, a donné un grand développement à ses entreprises : elle possède des plantations ; elle loue surtout leurs jardins aux indigènes ; elle a fait venir des Chinois pour diriger la préparation de ses produits. Dès maintenant elle vend, en France, environ 150.000 kilogrammes de ses thés. Les récents événements ont mis en évidence le nom de M. Pierre Sauvaire, marquis de Barthélemy, l'explorateur bien connu, concessionnaire des terrains qui entourent la baie désormais historique de Cam Rhanh. Or, le marquis de Barthélemy appartient à une vieille famille marseillaise. Ajoutons que les cadres de l'administration indo-chinoise renferment un certain nombre de jeunes Marseillais.

On ne peut donc pas dire que les Marseillais se désintéressent de l'Indo-Chine, mais il est permis de regretter qu'ils ne s'y intéressent pas davantage. On a tellement pris l'habitude de surnommer Marseille la porte de l'Orient, qu'on aimerait à s'imaginer notre grande colonie asiatique comme un domaine préféré de la colonisation marseillaise. Méry disait spirituellement à quelque étranger qui s'étonnait du peu de développement de la Cannebière qu'elle était la rue la plus longue du monde puisqu'elle s'étendait jusqu'à Saïgon. En vérité, les Marseillais l'ont trop oublié jusqu'ici. Il y a quelques années, la Chambre de Commerce de Lyon organisait la fameuse mission lyonnaise qui attira sur l'Indo-Chine l'attention du monde des affaires. Comme résultat immédiat, on peut au moins signaler l'éclosion de la Compagnie lyonnaise indo-chinoise et de la Société lyonnaise de colonisation

en Indo-Chine qui augmentèrent le nombre des entreprises lyonnaises au Tonkin. La Chambre de Commerce de Marseille avait adjoint un délégué, M. Grosjean, à la mission ; ce délégué est retourné depuis s'établir à Hankéou où il a créé une fabrique d'albumine en concurrence avec les grandes fabriques allemandes. C'est là une intéressante initiative, mais aucun autre effort appréciable n'a été suscité à Marseille.

L'abstention des Marseillais s'explique assez naturellement. Ils sont à la fois très hardis et très prudents pour risquer leurs capitaux ; d'autre part, amis des nouveautés et très routiniers, très attachés à leurs traditions. Or, les conditions économiques de l'Indo-Chine n'étaient pas très favorables à la colonisation jusqu'à ces dernières années et les Marseillais n'y étaient pas attirés par d'anciennes relations. Mais bien des progrès ont été accomplis récemment : la pacification achevée, l'union indo-chinoise rendue plus étroite, les finances fortement organisées, les grands travaux publics entrepris et surtout les voies de communication rapidement exécutées. Tout semble faire prévoir que notre grande colonie d'Extrême-Orient entre définitivement dans la voie d'un développement rapide. Il n'est pas possible que les Marseillais ne prennent pas désormais une part plus grande à sa colonisation.

Bien que Marseille soit le seul port français relié régulièrement à Nouméa, les Marseillais ne paraissent guère s'intéresser non plus à la Calédonie. Les récents et curieux efforts de la petite colonisation agricole, encouragée par l'Union coloniale et par le gouverneur Feillet, leur sont restés étrangers.

C'est dans les colonies de notre ancien domaine qu'on retrouve toujours influente l'activité marseillaise. Les vieilles traditions ont été maintenues très vivantes et l'élément marseillais reste représenté dans toutes les classes de la société de nos Antilles ou de Bourbon. Aussi la terrible catastrophe de la Martinique a-t-elle été particulièrement ressentie à Marseille ; la destruction de Saint-Pierre y a plongé de nombreuses familles dans le deuil. L'infortuné gouverneur Mouttet, lui-même, mort victime du devoir, était un Marseillais. Pour ne citer qu'un nom M. J. Deville, à la tête de la Compagnie marseillaise de sucrerie coloniale, continue les traditions d'une famille qui a depuis longtemps d'importants établissements aux Antilles.

Autour de 1840, au moment où on agitait déjà la question de l'émancipation des esclaves, qui devait porter un coup si rude à la prospérité de ces colonies de plantations, les Marseillais avaient présenté au gouvernement une curieuse proposition dont l'adoption eût pu rendre de grands services. Malgré le récent échec de la colonisation de la Mana et les souvenirs encore vivants du désastre du Kourou, la Guyane était de nouveau à l'ordre du jour. Un M. Jules Lechevalier avait proposé, en 1842, un projet de régénération de cette belle et misérable colonie. Il s'agissait de « substituer à l'exploitation isolée des particuliers l'action puissante d'une compagnie secondée par l'intervention de l'État », La compagnie se serait chargée, moyennant certaines conditions, de procéder à l'émancipation des esclaves et d'indemniser leurs propriétaires. Elle comptait suppléer au manque de bras « par des émigrations sagement combinées d'Européens. Lechevalier combattait avec énergie l'opinion des anciens colons qui prétendaient que les nègres seuls étaient aptes aux travaux de l'agriculture sous les tropiques. Il reprenait en somme, en prétendant profiter de l'expérience chèrement acquise, les idées qui avaient inspiré les organisateurs des expéditions du Kourou et de la Mana.

Une commission, présidée par le comte de Tascher, fut chargée d'examiner le projet Lechevalier et la Chambre de Commerce de Marseille fut consultée. Lechevalier vint lui-même défendre ses idées devant elle. La Chambre comptait parmi ses membres des négociants en relations avec la Guyane ; elle put consulter plusieurs Marseillais, colons à Cayenne, MM. de Saint-Quentin, Blanchard et d'autres. Dans une réponse mûrement étudiée elle rendait hommage aux efforts de Lechevalier mais combattait comme une utopie la confiance dans la possibilité de transformer la colonie par le travail des blancs. Elle n'admettait l'utilité des travailleurs européens que comme élément dirigeant. Or les bras avaient manqué de tout temps à la Guyane ; il n'y avait encore que 16.000 esclaves. Si on faisait l'émancipation, la pénurie de main-d'œuvre allait être encore plus forte. Il n'y avait donc qu'une solution : augmenter la population noire de la Guyane « par tous les moyens compatibles avec nos idées de civilisation ». Si on n'admettait pas ce principe il était inutile de songer à coloniser la Guyane.

Mais, passer du principe à l'exécution là était la difficulté. La solution fut suggérée à la Chambre par Victor Régis, un de ses

membres, qui venait de rétablir notre ancien comptoir de Ouida au Dahomey. « Le gouvernement, écrivait la Chambre au ministre, devrait envoyer des missionnaires à Whydah et les autoriser à racheter des esclaves noirs, comme le faisaient autrefois les Pères de la Merci à l'égard des esclaves blancs. On ne pourrait procéder à ce rachat que par nombre limité de 300 à 500 et à époques échelonnées ; ces hommes recevraient une éducation morale et religieuse, on les appliquerait à des travaux de culture dans les environs du village et dans peu de temps ils deviendraient des sujets capables de rendre de grands services à nos colonies. Bien loin de forcer ces hommes à quitter le sol africain, il faudrait leur laisser l'entière faculté d'un engagement volontaire et sans crainte l'on peut assurer qu'ils y consentiraient volontiers... Ce mode de recrutement s'allierait encore à un acte de généreuse philanthropie et ferait peut-être disparaître l'horrible coutume des sacrifices humains. Pendant trois époques de l'année, la fête du Serpent, la fête du Roi et celle des Iguans, 300 à 500 esclaves sont immolés ; le nombre des victimes est quelquefois plus considérable quand celui des esclaves est plus nombreux. C'est par ce motif de crainte continuelle qu'ils regardent comme un jour de bonheur celui où un négrier les reçoit à son bord pour les transporter à la Havane ou au Brésil. Ils s'embarquent en chantant, tambour et drapeau en tête, et ceux qui n'ont pas pu trouver place dans les ponts du navire retournent à terre avec tristesse et attendent avec anxiété une nouvelle occasion de fuir un pays où la mort les menace à chaque instant. »

Le Dahomey, ajoutait la Chambre, était la seule partie de l'Afrique où l'on pût songer à recruter de la main-d'œuvre volontaire. Aussi ne fallait-il pas s'étonner des moyens extrêmes employés par les Anglais sur les côtes de Guinée pour peupler leurs colonies d'Amérique. La solution préconisée était élégante. Reste à savoir si, dans la pratique, il n'eût pas fallu recourir, même au Dahomey, à des procédés aussi blâmables que ceux que les Marseillais reprochaient aux Anglais de mettre en usage. Quoiqu'il en soit, la Chambre revenait à la charge dans une longue lettre au ministre de la marine du 10 novembre 1843. Elle lui faisait parvenir l'extrait d'une lettre que l'agent des Régis venait de faire parvenir à sa maison : « Je suis auprès du roi de Dahomey et au milieu de cadavres et de crânes humains. Je ne vois sur mon passage que des hommes empalés ou

suspendus par les pieds. Les arbres portent pour fruits des têtes sanglantes ; si j'entre dans le palais du roi, je côtoie une haie de suppliciés et nos pieds sont souillés d'une argile pétrie de sang et d'eau-de-vie. Combien je désirerais pouvoir rendre les philanthropes témoins de toutes ces horreurs. Pour le bien de l'humanité ne vaudrait-il pas mieux envoyer ces malheureux dans nos colonies comme travailleurs libres, engagés à temps, que de les laisser au pouvoir de Dahomey qui dispose de leurs têtes pour décorer les portes de son palais ? (1). »

En 1845, Berteaut, dans son livre sur *Marseille et les intérêts nationaux qui se rattachent à son port*, consacrait tout un chapitre à la Guyane. Il proclamait la richesse de la colonie « susceptible d'un immense développement... d'une culture plus étendue et plus lucrative que celle d'aucune des Antilles ». De nouveau il démontrait l'impossibilité d'employer la main-d'œuvre européenne et préconisait les engagements volontaires de nègres africains recrutés au Dahomey. Les objections au projet Lechevalier n'étaient que trop fondées, mais les Marseillais ne purent faire entrer le gouvernement dans leurs vues. La traite et l'esclavage étaient trop vigoureusement combattus pour que celui-ci ne redoutât pas l'accusation de les laisser renaître sous une forme clandestine. Bientôt après l'émancipation était prononcée ; la main-d'œuvre esclave n'était pas remplacée et les vieilles colonies végétèrent (2).

Pour tracer le tableau complet de la colonisation marseillaise, il faudrait sortir des limites de notre domaine colonial. En 1831, deux sociétés formées, l'une à Orange, l'autre à Valence, nolisèrent à frais communs un navire à Marseille pour transporter un groupe important de colons des bords du Rhône sur les rives du Guazacoalco, dans l'état de Vera-Cruz. La plupart des ces colons, attirés par un prospectus trop séduisant, périrent. Les expéditions analogues n'ont pas été fréquentes, mais combien de Marseillais sont allés chercher fortune dans les pays exotiques et spécialement dans les nouvelles

(1) Arch. de la Chambre de Commerce. H, 11 (plusieurs pièces).

(2) En 1856 le gouvernement impérial songea à introduire aux Antilles des noirs d'Afrique engagés pour dix ans. Régis parvint à faire adopter ses plans pour leur recrutement au Dahomey Après de longues négociations, un contrat fut conclu en 1857. Mais on finit par préférer la main-d'œuvre indienne. — Les archives des Régis renferment à ce sujet une intéressante correspondance.

républiques américaines (1). On les rencontre jusque sur les points les plus inattendus. En 1897, M. de Gerlache, partant pour son voyage au pôle antarctique, n'avait-il pas la surprise de trouver le principal hôtel de Punta Arenas, la ville la plus méridionale du continent américain, sur le détroit de Magellan, tenu par une Marseillaise, Mme Euphrasie Dufour ? Aventureux et indiscipliné, partisan de l'action isolée, le Provençal est certainement l'un des Français qui répugnent le moins à courir le monde et à s'établir en pays inconnu. Ce qui n'empêche pas le Marseillais de vieille souche d'être souvent l'homme le plus singulièrement casanier du monde, incapable de s'aventurer même dans les quartiers de sa ville qui ne lui sont pas familiers.

On pourrait être tenté de comparer la colonisation marseillaise actuelle à celle des Lyonnais, très remarquable depuis vingt ans, telle qu'elle a été montrée en détail dans la brochure publiée à l'occasion de l'Exposition de 1900 (2). L'action marseillaise, plus dispersée, est à la fois plus étendue et plus variée. L'œuvre lyonnaise est particulièrement brillante en Algérie, moins importante déjà en Tunisie, à Madagascar, au Tonkin, négligeable, médiocre ou nulle dans la plupart de nos autres colonies. Toutes, au contraire, dans une mesure très inégale, il est vrai, et sauf peut-être nos possessions polynésiennes, appartiennent au domaine de la colonisation marseillaise. Gardiens fidèles de solides traditions dans nos anciennes colonies, précurseurs et restés prépondérants en Afrique occidentale, également nombreux et actifs en Algérie, en Tunisie, à Madagascar, les Marseillais affirmeraient plus nettement encore leur suprématie coloniale, s'ils s'étaient montrés plus entreprenants en Indo-Chine. Aux exploitations agricoles et industrielles des Lyonnais, les Marseillais peuvent opposer les leurs; des maisons marseillaises représentent le commerce français dans la plupart de nos colonies.

D'ailleurs, il ne faut pas opposer en rivales les deux grandes métropoles, intérieure et maritime, du bassin du Rhône. Ce serait

(1) On serait tenter d'attribuer à l'influence de Marseille le curieux mouvement d'émigration et de colonisation des « Barcelonette » au Mexique. Pourtant, semble-t-il, le port provençal n'y a contribué en rien. Il attire quantité de montagnards des Alpes et spécialement de la vallée de l'Ubaye. Mais les premiers émigrants des environs de Barcelonette qui sont allés au Mexique sont tous partis par Bordeaux.

(2) *La colonisation lyonnaise.* Rapport présenté par le Comité départemental du Rhône. Lyon. Rey, in-8°, 173 pages.

méconnaître leur situation réciproque et oublier toute leur histoire. De tout temps, depuis qu'Arles n'est plus le port du fleuve, et que les ports du golfe de Lion sont des *villes mortes*, les deux cités ont leur vie économique étroitement liée et se sont rendu de mutuels services. Plus éloignées, elles sont aussi dépendantes l'une de l'autre que Liverpool et Manchester. Les industries de l'une ont singulièrement aidé les progrès du commerce de l'autre, tandis que les relations mondiales du port rendent aux usines lyonnaises des services non moins éminents. Comment les deux villes ne seraient-elles pas associées aussi dans leur œuvre coloniale? Quelque dissemblables d'humeur et de caractère que soient les Marseillais et les Lyonnais, des siècles de relations étroites et d'intérêts communs n'en ont pas moins créé entre eux des traditions et des idées communes. La brochure lyonnaise de 1900 débute en ces termes : « Lyon, quoique n'étant pas une ville maritime, a un passé colonial et surtout un présent colonial. Il s'est, en effet, toujours intéressé aux questions d'expansion intérieure auxquelles le conviaient et son admirable situation sur une grande voie naturelle de relations internationales aboutissant à la mer, et l'immense négoce qu'il entretient depuis longtemps avec l'univers entier. » Il fallait ajouter que ce négoce est fait par Marseille et que quand les Lyonnais songent à la mer, c'est vers Marseille qu'ils regardent. Quels que soient l'initiative, la ténacité, l'esprit de suite dont ils s'enorgueillissent à bon droit, ils ne doivent pas oublier tout ce qu'ils doivent, en matière de colonisation surtout, à leurs vieilles relations avec la grande cité maritime. De tout temps, la solidarité d'intérêts des deux villes a été affirmée par la collaboration des hommes et des capitaux dans de multiples entreprises. C'est pourquoi il n'y a pas à s'étonner de voir encore aujourd'hui d'éminentes personnalités marseillaises figurer dans le conseil d'administration de sociétés lyonnaises, ou telles grandes compagnies maritimes marseillaises avoir leur siège social et une partie de leurs actionnaires à Lyon.

Ce dernier fait donne occasion de terminer par une importante remarque. Les grandes compagnies anonymes se multiplient tous les jours et remplacent les entreprises individuelles ou les petites associations à nom collectif. Leur titre et leur siège social ne laissent souvent pas deviner leur véritable origine. Paris, le seul grand marché financier de la France, devient malheureusement de plus en plus le

siège presque obligé de toutes ces compagnies. Cette concentration, regrettable à d'autres égards, empêche de reconnaître leur caractère local souvent très nettement marqué. Elle est une difficulté de plus pour montrer dans toute son ampleur la vie économique de nos grandes villes françaises de province.

CHAPITRE XVII

MARSEILLE ET LA MISE EN VALEUR DE NOS COLONIES AU XIXe SIÈCLE.

II. *Les industries coloniales à Marseille.*

On peut travailler à la colonisation sans quitter la métropole, et même de diverses façons. Les industriels qui mettent en œuvre les produits de nos colonies, et qui leur assurent ainsi des débouchés, sont les collaborateurs indispensables des colons. Ceux qui fabriquent des articles d'importation pour les colonies leur rendent des services moins évidents. Toutefois, en leur évitant la nécessité d'avoir recours à l'étranger pour subvenir à leurs besoins, ils resserrent leurs liens avec la métropole; ils font sentir à celle-ci l'utilité de les posséder. De leur côté, les colonies tiennent à la métropole autant par tout ce qu'elles lui achètent que par tout ce qu'elles lui vendent. La bonne harmonie de leurs rapports est établie sur les services réciproques qu'elles se rendent et l'avenir des colonies dépend de cette bonne harmonie. Les industriels de la métropole, consommateurs de matières premières ou vendeurs de produits fabriqués, renouvellent chaque jour le meilleur échange de services. Colonisateurs sans le savoir, ils sont parmi les meilleurs ouvriers de la colonisation. Pour le succès de celle-ci, il faut désirer la multiplication des industries coloniales, c'est-à dire vivant des rapports entre la France et ses colonies.

Les ports de mer sont particulièrement favorisés pour l'éclosion de ces industries, comme pour toutes celles qui reçoivent par mer leur matière première et renvoient par mer leurs articles fabriqués. Dans aucun port français elles n'ont une importance comparable à celle qu'elles ont acquise à Marseille, Ville d'industrie active depuis plu-

sieurs siècles, Marseille l'est devenue de plus en plus dans le courant du XIXe. Tandis que plusieurs de ses industries traditionnelles du XVIIe et du XVIIIe siècle, fabriques de bonnets de laines, de chapeaux, de cotonnades, de soieries, et d'autres encore, disparaissaient par suite de la spécialisation plus nette des centres industriels qui caractérise la grande industrie actuelle, ou pour des raisons diverses, d'autres les remplaçaient. Les quartiers excentriques et la banlieue marseillaise, malgré les difficultés du sol, se sont couverts d'usines qui se multiplient tous les jours. Comme les progrès de l'industrie sont beaucoup plus rapides depuis vingt ans que ceux du commerce, il est permis de se demander qui l'emportera, dans la Marseille du XXe siècle, de l'activité industrielle ou de la vie commerciale. Les rapports de la Chambre de Commerce constatent les progrès rapides de l'emploi des forces motrices. En 1903, le nombre des chevaux-vapeurs utilisés dans les Bouches-du-Rhône, et surtout à Marseille, a été évalué à 57.500 environ. Il n'était encore que de 26.000 en 1893, de 17.000 en 1883, de 5.500 en 1873. Or un grand nombre des industries marseillaises méritent le nom d'industries coloniales à des degrés divers, par leurs relations plus ou moins étroites avec nos colonies. Tel est particulièrement le cas des deux groupes les plus importants : celles qui travaillent les céréales et celles qui emploient les corps gras.

La minoterie marseillaise, dont les usines, au nombre d'une centaine, sont plus nombreuses peut-être que celles de toute autre catégorie, triture chaque année, par des procédés perfectionnés, des quantités énormes de blés étrangers, russes, argentins, indiens. L'Algérie et la Tunisie n'ont cessé de leur apporter un contingent grandissant. De tout temps les céréales ont été la denrée d'exportation par excellence des Régences barbaresques ; les puissances chrétiennes se disputaient leurs blés dans les derniers siècles ; aujourd'hui c'est Marseille qui en reçoit la plus grande partie : pour les trois années 1896-98, 112.000 tonnes d'Algérie, 140.000 de Tunisie ; pour 1901-1903, 320.000 et 111.000.

Les blés importés de ces deux colonies sont particulièrement des blés durs qui conviennent spécialement à la fabrication des semoules et des pâtes alimentaires. L'utilisation des blés durs algériens a donné une impulsion toute nouvelle à la culture des céréales dans la colonie. C'est à l'initiative des industriels de Marseille qu'en revient le

mérite. L'industrie de la semoulerie y existait déjà avant 1830. Jusque vers 1815 elle avait été sans importance et ne donnait que des produits médiocres; la réputation des pâtes d'Italie était sans rivale. Vers 1815, le Marseillais Brunet pensa que les blés durs de la mer Noire pourraient donner d'aussi beaux produits que ceux de Sicile, utilisés par les fabriques de Naples et de Gênes. Il essaya et réussit. La conquête de l'Algérie allait inspirer d'autres expériences et permettre aux Marseillais de rivaliser définitivement avec les Italiens.

Un grand minotier marseillais, Moricelly, écrivait en 1879, dans une brochure sur *Les blés durs de l'Algérie*, que leur utilisation ne datait que de 1870. S'il est vrai que c'est surtout depuis trente-cinq ans qu'on a vu grandir simultanément la production des blés durs d'Algérie et celle de la semoulerie marseillaise, les origines remontent plus haut.

En 1862 éclatait une curieuse querelle entre les maisons Bertrand de Lyon et Brunet, de Marseille, qui se disputaient l'honneur de la découverte. Les pâtes alimentaires étaient fabriquées jusque-là en France avec les blés durs d'Auvergne ; l'industriel lyonnais s'était mis à utiliser ceux d'Algérie. Une longue et vive controverse s'était élevée et l'abbé Moigno, dans le *Cosmos*, avait rompu des lances en faveur de la fabrication de Clermont-Ferrand. Cependant le Lyonnais tenace était parvenu, de haute lutte, à faire admettre ses produits ; il avait obtenu des récompenses à l'Exposition universelle de 1855, à celle de Turin en 1858, au centre même de la fabrication italienne, une médaille d'or à Paris en 1860 et il avait triomphé encore à l'Exposition universelle de Londres de 1862. L'abbé Moigno, obligé de désarmer, proclamait l'excellence des blés durs d'Algérie et son opinion était reproduite dans la *Revue du Monde colonial.*

C'est alors que le Marseillais Brunet protestait dans une lettre adressée à cette revue, le 31 octobre 1862, contre l'assertion de Moigno que les Lyonnais avaient été les premiers à faire connaître les blés d'Algérie : « La maison Bertrand, écrivait-il, n'avait pas reçu directement un hectolitre des blés d'Algérie il y a six mois. Toutes les pâtes, dites d'Italie, qu'il a fabriquées ne l'ont été qu'avec mes semoules. Or, chacun sait, en Algérie et sur la place de Marseille, que mes semoules, qui sont recherchées sur tous les marchés de l'Europe, et qui m'ont valu huit médailles, proviennent des blés durs d'Algérie dont j'ai été l'unique importateur en France pendant plus de quinze ans. En 1855

j'avais déjà exporté d'Algérie plus de 200.000 hectolitres de blé.... Je puis prouver que, depuis 1840, c'est-à-dire quinze ans avant la première exposition des pâtes Bertrand, j'emploie les blés durs d'Algérie dans la fabrication de mes semoules. Il est vraiment douloureux, lorsqu'on a consacré toute son existence à faire triompher une idée, de voir, au moment où l'on arrive au but, ceux-là même qui ont profité des résultats détourner en leur faveur les avantages de l'initiative. »

Brunet soutenait même que la maison Bertrand n'avait accepté qu'avec beaucoup d'hésitation l'origine algérienne de ses semoules et qu'elle avait persisté quelque temps à vouloir appeler blé de Taganrog ce qui était blé d'Algérie. Il défendit ses droits dans plusieurs brochures ; Bertrand lui répondit en soutenant que l'importateur de blé et le fabricant de semoules n'étaient que des auxiliaires du fabricant de pâtes et des intermédiaires. En réalité J. Brunet, dont les essais de blés étrangers remontaient à 1815, doit garder le mérite de l'initiative. Le Lyonnais Bertrand a grandement contribué au succès en vulgarisant le nouveau produit. Il y a là un intéressant exemple de collaboration lyonnaise et marseillaise. Aujourd'hui cette collaboration continue puisque la maison Rivoire et Carret, dont la fabrication est si importante et si réputée, a ses usines à la fois à Lyon et à Marseille. D'autres maisons lyonnaises continuent d'acheter leurs semoules à Marseille. Mais c'est dans la ville maritime que l'industrie des semoules et des pâtes a pris son grand essor depuis 1870. Une quinzaine de minoteries fabriquent des semoules et emploient environ trois millions d'hectolitres de blé dur ; le nombre des fabriques de pâtes alimentaires s'élève à soixante environ.

Les quatre grandes rizeries marseillaises employaient, il y a quelques années, de grandes quantités de riz de Cochinchine. Marseille reçoit à peu près la moitié des riz qui entrent en France et ceux de Saïgon représentent une proportion considérable, 27.403 tonnes sur une importation totale de 43.246 en 1903, 48.165 sur 65.706 en 1902. Mais les usines marseillaises n'ont plus à décortiquer qu'une minime partie de riz indo-chinois. Au lieu d'être expédiés « en paille », ils sont travaillés sur place dans les huit grandes usines de Cholon. De là une crise pour les rizeries marseillaises. Restent cependant les opérations de blanchiment et de glaçage, subies par une partie de ces riz, et surtout de manipulation et de triage. Quant aux quatre amidonneries marseillaises, dont les tarifs protecteurs ont relevé la situation depuis

1892, elles emploient à la fois des blés, des maïs et des riz. Enfin, les orges importées d'Algérie et de Tunisie, en quantités bien moins considérables que par Dunkerque, 41.677 et 2.398 tonnes pour les trois années 1901-1903, sont consommées par les trois grandes brasseries marseillaises, celle de la *Méditerranée* fondée par M. Velten en 1826, celle du *Phénix* qui date de 1880 et la *Phocéenne*, qui remonte à 1761.

Plus considérable encore est la consommation en produits coloniaux des usines qui travaillent les corps gras : huileries, savonneries, fabriques de bougies. L'industrie et le commerce des huiles sont nés à Marseille des besoins de la savonnerie. C'est pour alimenter celle-ci que les négociants d'autrefois achetaient des quantités d'huiles d'olive de l'Archipel ou d'autres parties du Levant. A partir de 1830 commença l'emploi des huiles de graines qui prit dans la seconde moitié du XIX^e^ siècle un développement extraordinaire. L'essor de la savonnerie ne suffit plus à l'expliquer car elle est loin d'absorber tous les produits des huileries. Les emplois des huiles de graines se sont multipliés, pour l'alimentation, pour l'éclairage, pour le graissage des machines et d'autres emplois industriels.

Aujourd'hui Marseille importe encore des quantités considérables d'huiles d'olive. L'Algérie et la Tunisie lui envoient la plus grande partie de leur exportation, 722.000 et 3.546.000 kilogrammes, en 1903. Ces huiles algériennes et tunisiennes reçoivent à Marseille diverses préparations, ou subissent de savants mélanges, qui leur permettent de trouver des débouchés sur les marchés européens. Une industrie spéciale extrait de l'huile des pulpes et des grignons d'olive en les traitant par le sulfure de carbone. Deux usines importantes s'occupent spécialement de cette fabrication ; elles reçoivent particulièrement leur matière première de Tunisie.

La quantité de graines actuellement consommée par l'huilerie marseillaise est énorme : 416.000 tonnes en 1902, 494.000 en 1903. C'est l'un des aliments les plus importants et les plus réguliers de la navigation. La variété des graines utilisées n'est pas moins remarquable : arachides, sésames, lins, colzas, cotons, pavots, ricins, coprahs, palmistes, telles sont les principales. Les colonies fournissent un contingent considérable, au moins pour les arachides, les coprahs et les palmistes. Le Sénégal et le Bas de côte ont envoyé 95.000 tonnes d'arachides en 1903, Pondichéry 43.000. Malgré la prépondérance des

relations entre Bordeaux et le Sénégal, l'industrie des huiles de graines est si bien concentrée à Marseille que les plus puissantes maisons bordelaises ont dû se résigner à y créer des huileries. C'est à Marseille que la presque totalité de la production sénégalaise trouve son unique débouché et la vie de la colonie est étroitement liée à la prospérité de l'industrie marseillaise, sur laquelle est suspendue malheureusement, depuis plusieurs années, la menace de nouveaux droits de douane. L'Indo-Chine et la Nouvelle-Calédonie ont expédié jusqu'à 2.500 tonnes de coprahs ; la Guinée française, la Côte-d'Ivoire et le Dahomey, 12.000 tonnes de palmistes en 1896, 5.500 seulement en 1903 ; Pondichéry et la Guinée fournissent quelques centaines de tonnes de sésames ; l'Algérie et la Tunisie donnaient 900 tonnes de graines de lin en 1896. Le nombre des usines qui triturent toutes ces graines était plus considérable il y a une quinzaine d'années ; de cinquante environ vers 1890, il est tombé à 37 en 1903 ; mais leur outillage a été perfectionné et leur capacité de production considérablement accrue, malgré la concurrence redoutable des huiles de coton d'Amérique. La valeur de la production, qui atteignait 95 millions de francs en 1888, a dépassé 113 millions en 1900. Les savonniers, leurs principaux clients, ont réussi, avec leurs soixante fabriques, à accroître légèrement leur production, malgré la difficulté de conserver des débouchés. L'utilisation de résidus, autrefois abandonnés, pour l'extraction de la glycérine, leur a fourni heureusement une ressource nouvelle.

Une autre innovation plus récente a été l'emploi des coprahs et des cocos à la production de graisses végétales alimentaires désignées sous le nom de Végétaline, de Cocose, de Beurréose. Les essais étaient déjà anciens et il y a de nombreuses années que la première usine avait été établie aux environs de Paris ; mais son insuccès avait découragé ceux qui songeaient à entrer dans cette voie nouvelle. C'est à MM. Rocca, Tassy et de Roux, fabricants d'huile estimés de Marseille, que revient l'honneur d'avoir définitivement donné naissance à cette industrie en inventant de nouveaux procédés. D'autres ont suivi leur exemple et la fabrication des graisses végétales de coco ou de coprah apparaît comme une nouvelle branche prospère et pleine d'avenir de l'industrie des corps gras. Sa production pour 1902 s'est élevée déjà à 7.000 tonnes.

La grande fabrique de bougies fondée en 1835 par Louis Fournier, Nîmois fixé à Marseille après un long séjour dans les colonies, est

devenue l'une des plus importantes de France ; elle consomme de très grandes quantités d'huile de palme fournie en grande partie par nos colonies de la côte occidentale d'Afrique et surtout par le Dahomey : sur 18.300 tonnes importées en 1903, 11.256 en provenaient. Autrefois, l'industrie marseillaise employait aussi des quantités assez notables de cires brutes dans ses blanchisseries et ciergeries. Celles-ci sont bien déchues ; elles absorbaient 308 tonnes de cire en 1885 ; 47 leur ont suffi en 1903. L'Algérie et la Tunisie comptent parmi leurs fournisseurs. Dans l'ensemble, l'industrie des corps gras, malgré les difficultés de toutes sortes, est très vivante à Marseille. Elle achète à nos colonies des quantités déjà très importantes de produits qui n'ont pas d'autre débouché important en France ; elle pourrait en absorber bien davantage, si les producteurs des colonies tournaient leurs efforts de ce côté.

Depuis longtemps, les raffineries marseillaises travaillent nos sucres coloniaux. C'est à l'usine Maurellet, établie sous Colbert, que Marseille dut ses premières relations avec les Antilles. Aujourd'hui, les trois grandes raffineries, Saint-Louis, Saint-Charles et de la Méditerranée, sont en pleine prospérité grâce à la clientèle extérieure qu'elles ont su conquérir et développer. Les apports des colonies françaises se sont élevés récemment de 29.000 tonnes en 1900 à 32.000 en 1901, 37.200 en 1902, 53.270 en 1903, fournies surtout par la Réunion et la Guadeloupe par parts à peu près égales. Plus de la moitié de l'exportation des deux îles a été envoyée dans les usines marseillaises.

Marseille a deux autres industries traditionnelles qui consomment ses sucres raffinés et intéressent nos colonies à d'autres titres, la confiserie et la chocolaterie. La première, célèbre déjà dans toute l'Europe au XVII^e^ siècle, a repris récemment une grande activité et doublé sa production, évaluée à six millions de francs dans les vingt dernières années ; elle en vend une grande partie au dehors. La chocolaterie occupe, outre de nombreux petits fabricants, deux ou trois usines importantes. Si elle est loin de suffire à la consommation locale, elle exporte plus de 200.000 kilogrammes de produits. Malheureusement nos Antilles ne lui fournissent qu'une part minime des cacaos qu'elle consomme.

La tannerie est une des plus anciennes industries marseillaises et provençales. Les chèvres et les moutons paissaient nombreux, plus

autrefois qu'aujourd'hui, avant que les canaux d'irrigation n'eussent livré à la culture des terres arides, sur les collines ou les plateaux de Provence. Maintenant encore, la tannerie marseillaise travaille spécialement les peaux de chèvres et de moutons. Cette industrie est nettement en décadence par suite des arrivages de peaux tannées de l'étranger. Les Américains viennent acheter les peaux de chèvres brutes en Algérie et en Tunisie. Cependant les tanneries marseillaises ou provençales ont encore reçu 1.600 tonnes de peaux brutes de l'Algérie, 425 d'Indo-Chine, 330 de Madagascar, 240 de Tunisie et 105 de la Guinée française.

Les hauts fourneaux de Saint-Louis traitent le minerai de fer algérien, dont l'importation atteignait 17.000 tonnes en 1896. Les usines importantes de produits chimiques de la banlieue de Marseille sont tributaires aussi de nos colonies. La seule *Société des Produits chimiques de Marseille-l'Estaque* consomme plus de 4.000 tonnes de phosphates algériens et tunisiens. Les marbreries marseillaises emploient surtout des marbres italiens ; cependant elles en font venir plus de 600 tonnes d'Algérie et M. Cantini, le grand marbrier marseillais, possède des carrières précieuses dans la province de Constantine.

L'industrie des salaisons eut autrefois une grande renommée à Marseille, qui en fournissait tous les pays méditerranéens. C'est aussi par son intermédiaire que les morues de la pêche de Terre-Neuve trouvaient un grand écoulement, surtout en Italie et en Espagne. Aujourd'hui encore, les trois sècheries de Port-de-Bouc, de Martigues et de la Capelette (Marseille), sans rivaliser d'importance avec celles de Bordeaux et de l'ensemble des ports normands ou bretons, conservent une grande activité puisqu'elles ont préparé en 1903 près de 55.000 quintaux de morues. L'Espagne reste le meilleur client des sècheries provençales qui, en conservant à nos Terre-Neuviens un débouché méditerranéen, contribuent, dans une mesure appréciable, à la prospérité de notre grande pêche.

On peut s'étonner de l'absence à peu près complète à Marseille des industries textiles. Cependant, au XVIII^e^ siècle, la laine, le coton, la soie, eurent leurs manufactures. Il n'en reste rien et le Languedoc a vu dépérir aussi ces fameuses manufactures de draps. Marseille n'est plus, comme autrefois, un très grand marché de textiles, sauf pour les soies qui prennent le chemin de Lyon. Les cotons et les laines

vont au Havre ou à Dunkerque. Cependant, grâce à l'industrie des laveurs de laine qui occupe un nombreux personnel féminin, le marché lainier subsiste encore : 120 à 160.000 balles arrivent chaque année sur les quais ; l'Algérie et la Tunisie en fournissent une vingtaine de mille. L'industrie du coton a fait récemment des progrès dans la région du Sud-Est ; il en est résulté un relèvement dans les importations à Marseille : le chiffre de 118.000 balles n'avait pas été atteint depuis 1876. Si l'Afrique occidentale et l'Indo-Chine se mettent à développer leur production cotonnière, Marseille pourra leur fournir un débouché important.

L'alfa ou sparte, d'Algérie ou d'Espagne, est depuis longtemps utilisé à Marseille. Les auffiers étaient nombreux au XVII^e^ et au XVIII^e^ siècle ; le nom du *vallon des Auffes* rappelle leur rôle d'autrefois. Le tressage de l'alfa et la confection de sortes de paniers de sparterie désignés sous le nom de couffes ou couffins, très employés dans le Midi à divers travaux, occupent encore de nombreuses femmes dans plusieurs grands ateliers, ou chez elles dans la banlieue. C'est ainsi que l'Algérie fournit chaque année 4 à 5.000 tonnes d'alfa. Elle envoie, avec Madagascar, 6 à 8.000 tonnes de phormium tenax, abaca, raphia et autres filaments pour des travaux analogues. La corderie marseillaise, très ancienne et restée l'un des centres les plus importants de production française, emploie une partie de ces textiles et, en outre, 6 à 7.000 tonnes de chanvre ; l'Algérie n'en fournit qu'une quantité minime.

Deux produits de notre colonie trouvent un débit important à Marseille. La grande manufacture de tabacs, l'une des plus importantes de France, a reçu et traité jusqu'à 500 tonnes de tabacs algériens. C'est par plusieurs milliers de tonnes que les lièges bruts de la côte orientale viennent se faire ouvrer dans les fabriques marseillaises.

Des industries nouvelles peuvent être pleines de promesses. Celle du jute a fait récemment ses débuts à Marseille. Quatre usines fabriquent les toiles grossières pour la confection des sacs d'emballage. L'importation des jutes s'est élevée progressivement jusqu'à quatre mille tonnes en 1903 ; malheureusement nos colonies n'en produisent pas encore. Il n'en est pas de même du caoutchouc dont l'industrie n'est aussi qu'à ses débuts. La *Société Marseillaise de caoutchouc manufacturé* et la *Société méridionale de caoutchouc* ne rivalisent pas avec

les grandes maisons françaises, mais les cinq manufactures marseillaises ont porté leur production en dix ans de 100.000 à 450.000 kilogrammes. Si Marseille n'est pas un très grand marché, du moins la matière première lui vient en quantité relativement considérable de nos colonies : 167.000 kilogrammes en 1896, de Madagascar surtout. Ces envois ont malheureusement fléchi depuis, en 1901-1903, pour tomber à 60.000 kilogrammes environ et c'est le Tonkin qui est devenu le principal fournisseur. Mais cette dépression ne peut être que passagère.

La continuation de cette énumération, tout instructive qu'elle est, pourrait être fatigante. Beaucoup de ces industries n'ont encore sur nos colonies qu'une influence bien secondaire. Dans l'ensemble, elles consomment une masse très considérable de produits coloniaux ; elles assurent à nos colons un débouché très important qui pourrait l'être davantage, si nos possessions étaient en mesure de fournir bien des articles que les industries marseillaises doivent demander aux colonies étrangères ou aux pays exotiques.

Marseille, port d'importation, dans l'ensemble de son commerce, vend, au contraire, à nos colonies, beaucoup plus qu'elle ne leur achète. Les économistes, qui mesurent l'utilité des colonies à la valeur des achats qu'elles font à la métropole, ne pourraient qu'être satisfaits de la nature de leurs relations avec notre premier port. Or, les industries marseillaises fournissent un gros contingent à ces exportations coloniales.

Plusieurs d'entre elles, les plus importantes, renvoient aux colonies, transformées, une partie des matières brutes qu'elles en avaient reçues. C'est ainsi que près de 30.000 tonnes de farines y ont été expédiées en 1903 et la Tunisie en a pris plus de 20.000 pour sa part. La création de minoteries sur place a déjà restreint cette réexportation et la restreindra encore. Les protectionnistes seraient disposés à regretter et même à entraver cette concurrence entre industries coloniales et métropolitaines. Les Marseillais, tout en la regrettant, voient là une évolution inévitable; ce sont eux, d'ailleurs, qui prennent l'initiative de la précipiter. La Tunisie leur a acheté aussi, en 1903, 17.688 tonnes de semoule et l'Algérie 1.058. Ces deux colonies comptent encore parmi les meilleurs clients pour les pâtes alimentaires, très demandées aussi

par l'Indo-Chine et par Madagascar. L'ensemble de nos possessions en a absorbé, cette même année, 700 tonnes. Quant au riz, la plus grande partie des arrivages de la Cochinchine, plus ou moins travaillés dans les rizeries marseillaises, prennent ensuite le chemin du Sénégal pour compléter, avec le mil, la nourriture des indigènes. Les besoins de la colonie, très variables suivant la récolte du mil, ont oscillé entre 23.000 tonnes en 1901 et 9.000 en 1902; l'Algérie, Madagascar et nos autres colonies en prennent aussi plusieurs milliers de tonnes.

Les industries des corps gras ont, aux colonies, une clientèle plus nombreuse encore. Les savonniers marseillais trouvent chez elles un appoint des plus précieux pour l'écoulement de leur fabrication, puisque, sur 23.190 tonnes de savons expédiés par mer en 1903, plus des deux tiers, 16.910, l'ont été aux colonies. L'Algérie à elle seule en a pris plus de 11.000, la Tunisie plus de 2.000; le Sénégal et l'Indo-Chine sont ensuite les plus gros acheteurs. C'est encore dans nos possessions, en Algérie surtout, puis en Indo-Chine, qu'est vendue la plus grande quantité des bougies marseillaises : 3.225 tonnes sur un total de 5.576. En présence de la concurrence redoutable que leur font les produits étrangers, c'est une heureuse chance pour ces deux industries de pouvoir compter sur le marché colonial.

Les fabricants d'huiles de graines n'en ont pas un aussi grand besoin ; toutefois, sur une exportation totale de 30.625 tonnes en 1903, ils ont pu en placer 7.730, le quart environ aux colonies; l'Algérie, grand acheteur, prend surtout des huiles de sésame, de coton et d'arachides. Les tourteaux alimentaires fournis par ces huileries s'en vont surtout à destination de l'Allemagne et de la Scandinavie. Toutefois, l'Algérie et quelque peu la Tunisie et les Antilles en prennent plus de 3.000 tonnes comme engrais. D'autre part, plus de 1.500 tonnes d'huiles d'olive trouvent annuellement leur placement aux colonies.

Les sucres raffinés de Marseille ont conservé en partie leur clientèle méditerranéenne d'autrefois qui leur est vivement disputée par les sucres autrichiens ou allemands. Mais l'Algérie se place immédiatement après le Maroc et avant la Turquie comme acheteur, avec près de 10.000 tonnes en 1903; la Tunisie compte pour 3.520 tonnes, l'Indo-Chine pour 544. La côte occidentale d'Afrique, Madagascar, la Nouvelle-Calédonie et la Guyane concourent à former le total qui s'élève à 14.630 tonnes. De plus, nos possessions achètent la presque totalité des *vergeoises* exportées, près de 7.000 tonnes, dont moitié en

Indo-Chine, le reste en Algérie, en Tunisie et au Sénégal. L'Algérie enfin reçoit aussi des mélasses et des glucoses. La confiserie et la chocolaterie marseillaises sont particulièrement appréciées de nos colons et de nos sujets, car l'Algérie et les colonies sont, avec le Levant et l'Angleterre, pour les fruits confits, les meilleurs clients de ces deux industries.

La cordonnerie mécanique a pris un grand développement à Marseille et dans quelques localités provençales, bien que la tannerie ait périclité. Elle emploie près de 10.000 ouvriers et expédie plusieurs millions de paires de chaussures par an dans nos colonies, surtout en Algérie. Leur valeur atteint près de 15 millions; avec celle des peaux tannées et ouvrages divers en peaux, le total dépasse 21 ou 22 millions. Que nos indigènes apprennent à se chausser à l'européenne et cette industrie peut compter sur un immense débouché. De même une partie des bœufs et des moutons que l'Algérie expédie lui revient sous la forme de suif et de margarine. Cette colonie a reçu, en 1903, 171 tonnes de graisses de mouton brutes, simplement nettoyées et salées, que les indigènes emploient dans leur nourriture. Quant à la margarine, tirée de la graisse de bœuf, sa fabrication a pris récemment un important développement à Marseille. Trois usines prospères en produisent par an plus de 5.500 tonnes et en exportent de 400 à 550. L'Algérie, l'Italie, l'Égypte et la Martinique sont les pays qui en demandent le plus.

Les colonies sont tributaires de nombreuses autres industries marseillaises qui ne leur empruntent pas leurs matières premières. Au premier rang, comme valeur, il faut placer les boissons et liqueurs. Les bières *Velten* et *Phénix* n'ont guère de consommateurs très importants au dehors que dans nos possessions. L'exportation, de 8947 tonnes en 1903, chiffre sensiblement inférieur aux années précédentes, comprend surtout des bières de ces deux marques. L'Algérie en a pris 2841 tonnes, l'Indo-Chine 2297, la Tunisie 1694, Madagascar 392, le Sénégal 261, la Nouvelle-Calédonie 175 et les autres colonies des quantités moindres.

C'est en grande partie la consommation coloniale avec celle de quelques pays comme la Russie, l'Italie, la République Argentine, le Brésil, l'Inde Anglaise, qui a donné son essor à la fabrication des vins, des liqueurs et vermouths, qui a atteint 108.000 hectolitres en 1903, à

celle des absinthes, amers, etc. Depuis la fondation, en 1844, de la célèbre maison Noilly-Prat, spécialement installée pour la production des vermouths, quantité d'autres maisons, Cusenier, Berger, Durand de Picard, Picon, Sube, ont fait de cette industrie l'une des principales de Marseille. Il n'est pas de nos paquebots postaux en partance pour nos colonies qui n'emporte un chargement de ces petites caisses de liqueurs diverses. Elles en reçoivent plus d'un million de litres. Plus important encore est le débouché colonial pour les boissons gazeuses dont les Européens font si grand usage dans les pays chauds. Pendant longtemps ce furent des maisons anglaises ou allemandes qui les fournirent. Aujourd'hui six usines, dont trois appartiennent à d'importantes sociétés, telles que la *Société générale des boissons gazeuses*, exportent plusieurs millions de bouteilles, spécialement en Algérie, en Indo-Chine, en Tunisie. Il est intéressant de constater que la fabrication des alcools bon marché, connus à Hambourg sous le nom d'eau-de-vie de nègres, n'a qu'une importance minime. Les quantités d'eau-de-vie assez considérables exportées de Marseille aux colonies proviennent d'autres parties de la France.

De même que la cordonnerie, l'industrie des vêtements confectionnés travaille surtout pour les coloniaux. L'exportation des confections pour hommes dans nos colonies a dépassé les années dernières la valeur de huit millions de francs. La plus grande partie de ces confections, dont les quatre cinquièmes étaient destinés à l'Algérie, sortait des ateliers marseillais. Il est difficile de démêler la part de ceux-ci dans les treize millions de francs de lingerie et confections diverses que Marseille expédie encore aux colonies.

Marseille fabriquait autrefois en quantité deux autres accessoires du costume, les bas et les chapeaux. Les deux industries ont disparu. Seule celle des chapeaux de paille a repris récemment quelque activité. Elle occupe quatre fabriques principales qui expédient particulièrement en Algérie et en Tunisie. Deux maisons produisent spécialement les *casques coloniaux*, coiffure nécessaire des Européens sous les tropiques.

Bien déchue aussi en Provence la papeterie qui fournissait au XVII^e^ siècle l'un des principaux articles d'exportation. Le port de Marseille exporte le tiers de la totalité des papiers qui sortent de France, mais ce sont surtout des papiers de l'Isère ou des Vosges. Cependant les papeteries et les cartonneries des Bouches-du-Rhône

ont vendu 4600 tonnes en 1903 ; leur production entre en ligne de compte dans les 4000 tonnes de papiers qui s'en vont aux colonies. Une spécialité marseillaise, c'est la fabrication des cartes à jouer. Elle occupait plusieurs manufactures au siècle dernier : une seule subsiste aujourd'hui, mais très active puisqu'elle livre par jour 10 à 15.000 jeux de cartes. Elle les exporte dans tous les pays méditerranéens ; l'Algérie et la Tunisie en reçoivent pour plusieurs centaines de mille francs.

Il faut mettre à part une catégorie d'industries marseillaises, qui jouent un grand rôle dans les relations de notre grand port avec les colonies. Elles exportent des produits lourds dont la valeur est médiocre mais dont le volume et le poids fournissent un fret précieux à nos navires qui, sans eux, emporteraient souvent plus de lest que de marchandises. Les fabriques de produits chimiques expédient plus de 7000 tonnes de produits divers aux colonies : superphosphates, sulfates de fer, de soude, acide sulfurique, engrais variés ; l'Algérie est de beaucoup le principal client, puis la Tunisie et l'Indo-Chine. Plusieurs raffineries anciennes et importantes traitent de grosses quantités de soufres bruts importés de Sicile. L'exportation par mer a été, en 1903, de 2702 tonnes pour le soufre épuré, de 6196 pour le soufre sublimé. La presque totalité a été achetée par l'Algérie.

Les trois grandes verreries marseillaises produisent en quantité les bouteilles et bonbonnes de toutes sortes destinées à servir de récipients à tous les liquides, boissons, huiles, acides, etc., expédiés de Marseille. Plus de 10.000 tonnes de ces bouteilles diverses, sans compter les autres verreries, prennent annuellement la route des colonies. Depuis longtemps les argiles plastiques des environs de Marseille ont été utilisées pour la poterie : plus de 4000 tonnes de vases, récipients, tuyaux en terre, sont expédiés pour la même destination.

Mais ce sont surtout les matériaux à bâtir de toutes sortes qui donnent un fret abondant à nos navires. Les tuiles, carreaux, briques, sont fournis en quantités énormes par les usines situées au fond du golfe de Marseille, près de l'Estaque, où elles trouvent au pied des collines de la Nerthe des couches d'argile d'une épaisseur remarquable. Les tuileries de Saint-Henri et l'Estaque occupent 7.000 ouvriers ; leur production dépasse la valeur de dix millions de francs. Pour le service de l'exportation par mer, une flottille de quarante tartanes fait

le va et vient entre les embarcadères des usines et les bassins du port. Le total de ces expéditions par mer s'est élevé en 1903 à 129.000 tonnes pour les tuiles, 27.000 pour les carreaux, 16.000 pour les briques. La part des colonies a été respectivement de 33.000, 8.000 et 12.000 tonnes. L'Algérie est encore de beaucoup le meilleur client pour les tuiles, avec la Russie et la Turquie; c'est elle aussi qui achète le plus de carreaux; quant aux briques c'est le Sénégal, où l'argile fait défaut, qui en demande la plus grande quantité.

La fabrication de la chaux et du ciment, dont les collines calcaires environnantes fournissent en abondance les éléments, est aussi très active dans les environs de Marseille. Les quantités exportées sont plus considérables encore et la valeur est relativement plus grande. Ainsi 139.000 tonnes de ciment et 90.000 de chaux hydraulique ont été embarquées en 1903. L'Algérie a pris une quantité à peu près égale de l'une et de l'autre, 30.000 tonnes environ; 26.000 tonnes de chaux et 40.000 de ciment ont été déchargées dans les autres colonies. Enfin les ateliers de marbrerie travaillent beaucoup pour l'exportation. L'Algérie est leur seul acheteur colonial important, mais c'est le meilleur de tous; plus de 1000 tonnes de marbres sciés y trouvent annuellement leur vente.

Les industries marseillaises les plus diverses alimentent donc abondamment les colonies de produits français. Ce n'est pas sans peine qu'elles ont conquis et qu'elles conservent le marché colonial. Il a fallu parfois, comme sur la côte d'Afrique, à Madagascar, en Indo-Chine, en Tunisie, enlever de haute lutte aux étrangers des situations acquises. Il faut journellement, à force d'ingéniosité, lutter contre la concurrence. Tels produits marseillais d'exportation comme les farines, les sucres, les savons, les bougies, les huiles, les ciments, etc., sont au nombre des produits européens qui se disputent avec le plus d'acharnement la clientèle étrangère. D'autre part, on peut remarquer que Marseille a des industries bien à elles, différentes surtout de celles de la région de l'Est et du Sud-Est dont elle est le port. Les manufactures de la vallée du Rhône et de la région lyonnaise, par exemple, s'occupent tout particulièrement de tissage. La métallurgie est la spécialité du bassin de Saint-Etienne ou de celui du Creusot. Marseille peut donc envisager avec confiance, sans craindre de léser des intérêts voisins, le développement de ses usines.

Entre celles-ci et les colonies, il est difficile d'évaluer quelle est

déjà, à l'heure actuelle, l'importance totale des échanges de matières premières et de produits fabriqués. Des calculs approximatifs permettent de dire qu'ils atteignent près de 300.000 tonnes et 70 millions de francs pour la consommation des usines, 200.000 tonnes environ et 100 millions de francs pour celle des colonies. Quelle que soit l'erreur, assez considérable peut-être, en plus ou en moins, de ces approximations, de pareils chiffres font sentir vivement quels sont les liens étroits de l'activité industrielle marseillaise et de la vie coloniale. Il s'en faut qu'aucun autre port français puisse revendiquer un rôle analogue. Marseille, puissant foyer de production, n'est pas seulement un point de débarquement et d'embarquement, un lieu de passage obligatoire pour les marchandises. Rien de plus faux que l'opinion de ceux qui la considèrent comme une ville de *commissionnaires* et d'*intermédiaires* peu intéressants, chargés seulement d'exécuter les ordres des industriels et des négociants de l'intérieur. Elle mérite une considération toute spéciale de la part de tous ceux qui voient dans le développement de notre colonisation la meilleure chance d'avenir économique pour la France. Remarquons, en terminant, que, si les exportations coloniales l'emportent de beaucoup à Marseille sur les importations, les industries marseillaises n'y contribuent que pour une faible part. La balance des échanges qu'entraînent leurs besoins est beaucoup moins inégale. Colonies et industries ont un égal besoin les unes des autres.

Il est une autre industrie marseillaise qui vit, plus que toutes les autres, de ses rapports avec nos possessions d'outre-mer. Plus que les autres aussi, elle s'est développée et se développe pour le plus grand bien de celles-ci ; plus que les autres, enfin, elle travaille à unir plus étroitement les différentes parties de la *plus grande France*. C'est celle de l'armement maritime. De tout temps elle a eu à lutter contre de grandes difficultés. Plus que jamais, ceux qui la dirigent ont besoin d'initiative, d'énergie et d'habileté pour accroître son activité et même pour la maintenir.

Si la navigation à voiles était restée la seule, peut-être Bordeaux et Nantes auraient-ils conservé longtemps, au XIX^e^ siècle, la prépondérance qu'ils avaient pour les armements destinés aux mers lointaines et particulièrement aux colonies. L'apparition de la vapeur a permis

aux Marseillais, gênés pour sortir de la Méditerranée et y rentrer, de lutter à armes égales. Précisément, le développement de la nouvelle navigation a coïncidé avec les progrès de notre nouvelle expansion coloniale. C'est par une flotte à voiles qu'Alger avait été conquis. Ce furent des vapeurs, qui, dès le début, parurent seuls capables d'assurer des relations rapides entre les deux rives de la Méditerranée.

Il peut sembler, au premier abord, que la création et la multiplication de lignes de navigation, entre le premier port français et les ports algériens qui lui faisaient face, a été une conséquence fatale de sa situation et de l'essor économique de la colonie. L'étude des faits montre qu'il en a été autrement. Les lignes ont été créées parce que les armateurs marseillais avaient confiance dans l'avenir de l'Algérie, plutôt que pour répondre à ses besoins. Leur initiative a grandement contribué à sa prospérité.

Le 20 mai 1832, partait le premier vapeur de Marseille pour l'Algérie. Par une malechance fâcheuse, une avarie de machine l'arrêta désemparé au milieu de son voyage de retour et le contraignit d'accepter la remorque d'un voilier qui le ramena à Toulon. Le début était peu encourageant. Pourtant, le 30 novembre de la même année, la Chambre de Commerce de Marseille adressait une demande au Ministère de l'Intérieur pour l'établissement d'un service régulier de vapeurs entre la France et Alger. Des armateurs marseillais étaient prêts à l'assurer. Le gouvernement, de son côté, sentait la nécessité de créer des communications rapides et régulières avec notre nouvelle possession. Le nouveau service d'Alger allait être à la fois la première grande ligne de vapeurs française et la première ligne postale. Or, le gouvernement de Louis-Philippe allait rester longtemps imbu de cette idée que les services maritimes postaux, assurés par des vapeurs, devaient être des entreprises officielles. Pour Alger, les ministres de la guerre et de la marine exigeaient, en outre, que le service des vapeurs destiné à garantir les communications et le ravitaillement du corps d'occupation fût exclusivement militaire. Comme Toulon était notre grand établissement militaire et naval, c'est ce port qui fut choisi comme point de départ. Les vapeurs ne devaient transporter aucune marchandise du commerce, ni admettre aucun passager civil voyageant pour des affaires d'intérêt privé. Tel fut le premier service de navigation inauguré en mai 1833 par les avisos à roues de l'État. Sauf le transport des lettres, le commerce et la coloni-

sation n'avaient rien à en attendre. La déception des Marseillais fut grande et la Chambre de Commerce fit entendre en vain d'énergiques protestations.

Une légère satisfaction fut cependant accordée en janvier 1834. Les vapeurs de l'État furent autorisés à recevoir jusqu'à huit passagers civils en deuxième classe et dix en troisième, la première étant réservée aux officiers. A la fin de la même année, les armateurs marseillais firent un nouvel effort. Le gouvernement songeait à relier la France aux trois grands ports du Levant, Constantinople, Smyrne, Alexandrie, par un nouveau service postal. Plusieurs armateurs formèrent une société au capital de six millions qui proposait de desservir à la fois le Levant et l'Algérie. Elle faisait à l'État des offres très avantageuses. Les navires devaient être construits à La Ciotat dans les chantiers que venait de créer la maison Benet.

La commission parlementaire, chargée d'étudier le projet de loi, conclut au rejet de ces propositions. Les adversaires des entreprises privées avaient renouvelé leurs arguments peu solides. Ils étaient poussés par les armateurs de voiliers, tout puissants alors, que commençaient à inquiéter les rapides progrès de la navigation à vapeur. Avec les services postaux de l'État, les voiliers n'avaient pas à craindre de concurrence commerciale. Les nouvelles lignes du Levant furent donc desservies encore par des paquebots de l'État et, quelques années après, c'est encore à eux que fut confié le service de la Corse. Il était à peu près impossible aux armateurs de lutter contre la concurrence des vapeurs de l'État qui leur prenaient les passagers, source de profit très importante, alors que les vapeurs à roues ne pouvaient transporter qu'une très faible quantité de marchandises. Aussi les particuliers étaient-ils forcés de se borner à des entreprises de cabotage sur les côtes d'Espagne et d'Italie. Cependant les bateaux de l'État étaient loin de rendre des services satisfaisants, même pour le transport des passagers et des dépêches. Un seul départ de Toulon par semaine, une traversée lente de 60 à 72 heures, de fréquents retards, une mauvaise installation, tels étaient les sujets de plaintes.

Ces défectuosités et les sacrifices imposés au trésor par l'exploitation de l'État allaient assurer le triomphe des armateurs particuliers. Déjà, malgré les difficultés, les frères Bazin, qui se distinguèrent longtemps à la tête du mouvement, envoyaient irrégulièrement leurs vapeurs en Algérie. En 1841 ils organisèrent trois départs réguliers

par mois. « La supériorité de leurs navires sur ceux de l'État fut tellement évidente que le ministère de la guerre, désireux de profiter des mêmes avantages que le commerce, passa un marché avec MM. Bazin pour le transport de ses passagers et de son matériel entre Marseille et Alger ». De son côté l'Administration des Postes prévint le public qu'à partir du 1er février 1842 les dépêches seraient remises aux vapeurs de MM. Bazin. Par le contrat conclu avec l'État, les départs de Marseille devaient alterner, trois fois par mois, avec ceux des bateaux de l'État qui étaient maintenus à Toulon.

« Tout le monde put bien vite apprécier combien ces mesures, trop longtemps attendues, étaient justifiées. A diverses reprises, le *Tage*, revenant d'Alger, apporta des plis officiels destinés au gouvernement que le vapeur de l'Administration, bloqué dans le port par la tempête, avait été obligé de lui confier. MM. Bazin reçurent du maréchal Bugeaud une lettre des plus flatteuses, par laquelle il témoignait hautement combien il était satisfait de leur service. Le *Charlemagne* accomplit plusieurs traversées en quarante-cinq heures, rapidité qualifiée alors de merveilleuse et qui correspondait à neuf nœuds (1) ».

Aussi la Compagnie Bazin donna-t-elle une rapide extension à ses services algériens. En 1843 un second contrat avec le gouvernement lui fit créer une ligne sur Oran et une autre sur Stora. En 1845 une troisième convention, conclue pour neuf ans, comprit trois départs mensuels pour Alger, deux pour Oran, deux pour Stora et Tunis. Les frères Bazin avaient trouvé aussitôt des imitateurs et la bienfaisante concurrence avait fait tomber le prix des passages, fixé à 105 francs en 1834, à 80 et 55 francs ; celui du fret avait été abaissé de 150 à 100 francs la tonne. Au moment où Bugeaud, étendant et consolidant la conquête, ouvrait enfin véritablement l'Algérie à la colonisation, celle-ci trouvait un auxiliaire précieux dans le développement de la marine à vapeur marseillaise. En juin 1846, Albert Rostand avait osé faire une concurrence plus hardie aux paquebots de l'État et créé une ligne régulière sur Smyrne et Constantinople. Le succès avait été immédiat : l'armement libre avait décidément conquis la Méditerranée.

En 1852 Arnaud et Touache frères avaient fondé, en partie avec

(1) Hubert Giraud. *La navigation à vapeur* 1830-97 (dans les *Études sur Marseille et la Provence*, brochure publiée à l'occasion du Congrès de géographie de Marseille en 1898).

des capitaux lyonnais, la Compagnie de navigation mixte qui se proposait de desservir l'Algérie avec des vapeurs *mixtes*, capables de porter beaucoup de marchandises en brûlant peu de charbon. En inaugurant une nouvelle navigation à bon marché la Compagnie espérait opérer une véritable révolution dans les transports. La même année l'adjudication des services algériens, portée à dix-sept par mois, aux départs de Marseille, de Cette et de Toulon, fut enlevée à la Compagnie Bazin et définitivement gardée en 1854 par une nouvelle venue, puissante, la Compagnie des Messageries Maritimes.

La constitution de la célèbre compagnie, dont les capitaux et les directeurs ont été d'origine très variée, a été l'œuvre d'un Marseillais et Marseille est restée longtemps le seul centre de ses entreprises. Albert Rostand, qui avait créé la première ligne commerciale du Levant, conçut l'idée de remplacer les services défectueux de l'État par une vaste entreprise privée. Il s'adressa à Ernest Simons, directeur de la vieille Compagnie des Messageries Nationales, et lui fit partager ses vues. Le développement des chemins de fer allait restreindre de plus en plus le rôle des diligences ; la navigation à vapeur ouvrait, au contraire, un avenir tout nouveau aux transports maritimes. Transformer la Compagnie c'était lui donner un domaine nouveau et inexploité. L'État accepta les propositions qui lui furent faites et c'est ainsi que furent fondées, en 1851, les Messageries Maritimes. Obligée d'acquérir les incommodes paquebots de l'État et les vapeurs de la Compagnie Rostand, elle reçut en échange pour vingt ans la concession des lignes du Levant; en 1854 elle acquit pour dix-sept ans celles de l'Algérie. Toute une flotte sortie des chantiers de La Ciotat, achetés à la maison Benet et considérablement agrandis, assura les nouveaux services. Déjà des vapeurs pouvant donner treize nœuds circulaient entre Marseille et Alger. En 1865 une autre importante compagnie se formait à Marseille, pour assurer le transport des marchandises à prix réduit entre la France et l'Algérie, et spécialement pour donner un essor nouveau à celui des minerais de fer expédiés vers les hauts fournaux de la métropole. La Société générale de Transports Maritimes à vapeur, au capital de vingt millions, commanda d'un seul coup aux Forges et Chantiers neuf vapeurs d'un type spécial à quatre mâts bien approprié à sa destination, resté en service jusqu'à maintenant. Elle en acquit d'autres et desservit Alger, Oran, Philippeville et Bône. Dès lors, les trois grandes compagnies marseillaises, aidées

par les armements particuliers, répondaient à tous les besoins de la colonisation et du commerce algériens.

Jusqu'en 1853 Marseille n'avait pas envoyé de vapeurs sur les grands océans. Depuis plusieurs années, deux progrès avaient donné à la navigation à vapeur une vive impulsion. Le fer avait été substitué au bois pour la construction des coques et l'hélice avait remplacé les roues à aubes. C'est en 1847 qu'était sorti du port le premier navire marseillais muni du nouveau propulseur. En même temps l'insuffisance par trop grande du Vieux-Port, littéralement encombré de navires, avait fait décider, en 1844, la création du bassin de la Joliette, suivie sous le second Empire de celle des autres bassins qui ont porté la surface d'eau du port de 23 hectares à plus de 170. C'est sous l'influence de ces divers progrès, en même temps que de l'essor extraordinaire du commerce, dû à des causes multiples, à partir du milieu du XIXe siècle, que la flotte marseillaise allait prendre tout son développement.

Cependant les Marseillais n'avaient pas borné leurs vues aux limites de la Méditerranée jusqu'en 1850. La navigation du Levant et celle d'Algérie n'avaient pas absorbé tous les efforts des armateurs. Mais ici encore des obstacles divers, et particulièrement le mauvais vouloir du gouvernement, avaient entravé la réussite de leurs projets et empêché l'initiative privée de montrer ce dont elle était capable.

Celle-ci avait prouvé toute sa hardiesse dans l'affaire des *paquebots transatlantiques* qui passionna les Marseillais autour de 1840. En 1839, « au lendemain de la première traversée de l'Atlantique, pratiquement effectuée par les vapeurs anglais *Sirius* et *Great Western* », un grand projet avait été mis à l'étude. On voulut rattraper l'avance prise par les Anglais, dans la navigation à vapeur comme dans la construction des chemins de fer. Le ministère Soult proposait de créer plusieurs lignes de paquebots, deux tout au moins, entre la France et l'Amérique, l'une aboutissant à New-York, l'autre aux Antilles et au principal port du golfe du Mexique, la Nouvelle-Orléans. Le Havre serait le point de départ de la première ; pour la seconde, on hésitait entre Bordeaux et Marseille. Dès qu'on eut vent de ce projet un grand mouvement se produisit à Marseille pour arriver à obtenir la ligne des Antilles. En décembre 1839, la Chambre de Commerce envoya une lettre pressante à toutes celles de l'Est et du Sud-Est jusqu'à Mulhouse, Strasbourg et Metz, pour les décider à se joindre à elle dans

une action commune. Celle de Lyon fut une des premières à lui répondre par une délibération unanime et fortement motivée en date du 30 janvier 1840. Elle y faisait voir l'intérêt national qu'il y avait à choisir Marseille comme tête de ligne au lieu de Bordeaux. Les causes qui tendaient à amener le dépérissement de ce port ne pouvaient manquer de continuer à agir, au grand détriment du succès de la nouvelle ligne de navigation, et pour le plus grand profit de l'Angleterre.

Tel était le désir de réussir qu'il amena entre les principaux représentants du commerce marseillais une entente que les plus optimistes n'auraient jamais osé espérer. Le président de la Chambre de Commerce, Wulfran Puget, exposa le 27 janvier 1840 que le meilleur moyen de fixer le choix du gouvernement était de former une compagnie privée qui se chargerait du service de la nouvelle ligne. La proposition fut chaleureusement accueillie, une commission fut immédiatement nommée pour étudier la question et, le 8 février, Lazare Luce présentait son rapport sur la constitution de la *Société méditerranéo-transatlantique*. Avec un capital de 6 millions divisé en 6.000 actions, elle devait desservir la ligne de Marseille à la Martinique, à la Nouvelle-Orléans et à Vera-Cruz; un bateau annexe relierait la Martinique aux autres Antilles. Séance tenante, douze membres de la commission s'inscrivaient pour 540 actions (1); en quelques jours, 522 souscripteurs enlevaient 4.207 actions.

C'était un succès inespéré, la première grande manifestation à Marseille de l'esprit d'association dont on avait toujours reproché à ses négociants d'ignorer la puissance. Les résultats d'un pareil mouvement pouvaient être féconds, comme le faisait remarquer justement le président de la Chambre de Commerce, Wulfran Puget. De Roux, ancien député de Marseille, écrivant le 11 mars à son gendre Legrand, sous-secrétaire d'État au ministère des travaux publics, pour obtenir son appui, lui faisait un tableau ému de l'élan tout patriotique qui avait entraîné toute la population. On n'avait pas examiné si l'entreprise de bateaux donnerait des bénéfices ou de la perte, on avait oublié les divergences d'opinions politiques; chacun n'avait vu que l'intérêt de tous et s'était empressé de porter son offrande.

(1) Pierre-Honoré Roux, Wulfran Puget, Firino, Jean Luce, Joseph Ricard, Fournier frères, Charles et Auguste Bazin, Chappon frères, Chapponière et Cie, Pascal fils et Cie, Lançon et Cie, Simon Théron.

« Marseille, disait-il, a vu pour elle dans cette affaire une question de vie ou de mort. »

Rien ne fut négligé pour entraîner le gouvernement et le Parlement. Des actions furent réservées aux chambres de commerce du Sud-Est pour obtenir leur concours plus effectif; l'empressement des autres villes ne fut, d'ailleurs, pas très grand ; Avignon prit 150 actions, Nîmes 100, Lyon 73 seulement et Montpellier 12. Des lettres furent envoyées aux députés de vingt-six départements de l'Est, aux pairs de France. Deux délégués de la *Société Méditerranéo-transatlantique*, Marc Fraissinet et Louis Fournier, appuyés par l'amiral Baudin, qui avait pris en main les intérêts de Marseille, agirent auprès de la Commission parlementaire. Celle-ci paraissait favorable. Marseille, étant le port de France dont les exportations aux Antilles avaient le plus d'importance, aurait la ligne des Antilles. Mais on apprit bientôt que les Bordelais s'agitaient avec une ardeur désespérée; leur port était en décadence; ils ne voulaient pas perdre l'occasion de relèvement qui se présentait. Ils mettaient en avant comme argument la prépondérance de leur commerce au Mexique. Quatre nouveaux délégués furent envoyés à Paris pour soutenir la lutte contre les Bordelais. Ceux-ci songeaient à imiter les Marseillais et à constituer une compagnie. Ils comptaient s'adresser à la maison Rostchild ; les Marseillais les devancèrent et, pour obtenir l'appui des puissants financiers, acceptèrent les conditions léonines qu'ils imposèrent à leur compagnie pour être ses banquiers. L'un des délégués, Lançon, publiait une brochure où il défendait avec vigueur les intérêts de Marseille. « S'il était possible, écrivait-il, de placer les idées sous la sauvegarde d'un brevet d'invention, l'affaire des paquebots transatlantiques, conçue à Marseille et pour Marseille, ne serait aujourd'hui la matière d'aucune discussion sérieuse... »

Dans l'intervalle, le ministère Soult avait été renversé et Thiers était devenu président du conseil en mars 1840. L'évènement paraissait heureux. Né et élevé à Marseille, le nouveau chef du gouvernement était depuis longtemps député d'Aix. Parmi les chefs de la Compagnie transatlantique figuraient les noms de plusieurs de ses anciens camarades, entre autres de Lançon. Mais, en réalité, le retour de Thiers au pouvoir fut désastreux. Les Bordelais n'étaient pas les seuls adversaires à combattre. Il y avait dans la Commission parlementaire des adversaires déterminés des entreprises particulières. Pour eux, les

lignes d'Amérique, comme celles d'Algérie et du Levant, devaient être desservies par des paquebots de l'État. Or, Thiers parut bientôt tout gagné à cette solution en même temps qu'il témoignait beaucoup de sollicitude pour la « prospérité agonisante » de Bordeaux. Etait-il sincère ou bien, comme le pensaient les délégués, des considérations de tactique parlementaire influaient-elles sur ses dispositions? Il est difficile de le dire, mais les Marseillais furent complètement joués par leur rusé compatriote. Le 22 avril leurs délégués, après plusieurs entrevues avec lui, croyaient avoir cause gagnée ; le 27, ils écrivaient une lettre indignée « sous l'impression passionnée de la trahison patente et inexplicable » du ministre. En effet, le 16 mai, Thiers présenta et fit adopter par la Chambre un projet de loi portant création de trois lignes transatlantiques, partant du Havre pour New-York, de Bordeaux et de Marseille pour la Martinique et la Havane. Les trois lignes étaient desservies par des paquebots de l'État. Tandis que les départs devaient avoir lieu à Bordeaux tous les vingt jours, ils seraient mensuels seulement à Marseille. On n'avait guère tenu compte de l'initiative montrée par les armateurs de ce dernier port.

Avec leur souplesse habituelle, les Marseillais, au lieu de récriminer, songèrent à tirer le meilleur parti de la situation. « Nous devons le dire avec franchise, exposaient les délégués, de retour de Paris, à la commission transatlantique, si cette loi a renversé de fond en comble notre société méditerranéo-transatlantique, si elle a fait profiter le gouvernement d'un projet conçu par vous..., d'un autre côté, elle a accordé à Marseille, à tout le Midi, une ligne de paquebots dont notre société n'aura pas fait les frais. Mais, il ne faut pas se le dissimuler, quelle que soit la tendance du gouvernement à s'emparer ainsi de l'exploitation des principales lignes commerciales, la force des choses finira par le ramener à la vérité ; or, la vérité est que l'État ne peut pas être un entrepreneur. Les inconvénients du système de la loi ne tarderont pas à se faire sentir et le trésor public, grevé outre mesure par les dépenses imprévues de cette navigation, s'en dépouillera pour la laisser à l'industrie privée, plus économe que lui. »

Ces prévisions se réalisèrent plus tôt même que les délégués ne le pensaient. Le gouvernement se dégoûta de l'entreprise des paquebots avant que l'exploitation eût commencé. La construction des vapeurs dans les arsenaux de l'État n'était pas achevée que le Ministère songea a recourir à des compagnies particulières. Tandis que la subvention

demandée en 1840 n'était que de 4 millions, la dépense annuelle prévue pour le service s'élevait à 11 millions. Le projet de loi du 29 mars 1845 désignait quatre lignes à créer, ayant pour terminus New-York, la Havane, les Antilles et Rio-Janeiro. Il n'indiquait pas les points de départ pour laisser au gouvernement toute latitude d'accepter les offres les plus avantageuses des compagnies. Cette fois Marseille et Bordeaux s'entendirent pour protester énergiquement. Du moment qu'une seule compagnie pourrait soumissionner pour les quatre lignes, qu'il faudrait compter les millions par dizaines, c'est à Paris seulement qu'elle trouverait assez de capitaux pour se former et le Havre, port de Paris, serait le point de départ obligé de tous les paquebots transatlantiques. Reynard, Berryer, de Surian, députés de Marseille, qui avaient montré beaucoup de zèle pour sauvegarder les intérêts de leur ville, en 1840, se firent nommer membres de la commission qui étudiait le projet. D'accord avec Lazare Luce, toujours sur la brèche, ils travaillèrent à faire désigner Marseille comme tête de ligne pour le Brésil. Il s'agissait, disaient-ils, de devancer Gênes, de l'empêcher de devenir le grand entrepôt méditerranéen du commerce de l'Amérique.

La question n'était pas encore tranchée en 1847 ; un nouveau projet de loi fut alors présenté aux Chambres. Les Marseillais donnèrent encore mandat à leurs députés de réclamer une ligne, celle du Brésil de préférence ; à son défaut celle des Antilles. Le projet du gouvernement proposa Marseille pour celle-ci, Bordeaux pour la Havane et le golfe du Mexique, Nantes pour le Brésil et la Plata. Ce fut le tour du Havre de protester énergiquement. La Chambre de Commerce publia un mémoire où elle s'efforçait de prouver que les intérêts politiques et commerciaux du pays et la raison d'économie demandaient le groupement des lignes au Havre, centre d'armement le plus actif de bâtiments français pour les divers pays d'Amérique. Marseille, disait-elle, faisait une bonne partie de son important trafic par navires étrangers.

Survint la révolution de 1848 ; la question des paquebots ne fut agitée de nouveau qu'en 1852. En août 1851, le ministre du commerce, Buffet, transmettait à la Chambre de Commerce de Marseille un rapport du vice-consul de France aux Canaries qui signalait le succès de la compagnie anglaise dont les vapeurs allaient au Brésil et regrettait qu'une compagnie française tardât plus longtemps à lui faire

concurrence en faisant partir ses bateaux de Marseille pour les principaux ports brésiliens, avec escales à Barcelone, Cadix, Ténérife et Gorée. Le Ministre semblait encourager les espérances marseillaises. Cependant, peu après, le bruit courait que Nantes avait obtenu la concession de la ligne. La Chambre de Commerce de Marseille se hâta d'écrire, en février 1852, pour la solliciter. En même temps, elle faisait une proposition conciliante à celle de Bordeaux. Deux départs auraient lieu en même temps, de Nantes-Bordeaux et de Marseille, les deux bateaux se rejoindraient à Cadix ; là, après avoir pris les marchandises et les voyageurs de Nantes et Bordeaux, celui de Marseille achèverait le parcours. Les Bordelais déclinèrent l'offre, prétendant qu'ils voulaient garder la neutralité entre Nantes et Marseille.

Alors, comme en 1840, deux armateur de ce dernier port, Folsch et Marc Fraissinet, prirent l'initiative de former une compagnie. Dans la brochure qu'ils publièrent pour exposer leur programme, ils revendiquaient hautement les droits de Marseille. « C'est à notre place, écrivaient-ils, la plus intéressée à conserver la suprématie de notre pavillon marchand dans la Méditerranée, qu'il appartient de prendre l'initiative pour la ligne du Brésil, à laquelle l'importance de ses relations lui donne des droits incontestables... On voudra bien ne pas perdre de vue, en effet, que les relations de Marseille avec le Brésil dépassent, pour l'importation, celles de tout autre port de France et se trouve en première ligne pour l'exportation. »

La brochure insistait sur l'importance de l'escale du Sénégal, particulièrement pour l'État « aujourd'hui obligé à des envois spéciaux de bâtiments de guerre pour les transports militaires au Sénégal ». La future compagnie considérait, en effet, comme onéreux le détour de ses navires qui iraient toucher à Gorée et elle demandait pour cela une indemnité spéciale, mais elle faisait valoir que Marseille était mieux placée qu'aucun autre port « pour rendre ce hors-d'œuvre productif ». « La statistique officielle de l'Administration des douanes, disait-elle, est là pour prouver, avec ses chiffres éloquents : 1° qu'aucun port français, pris isolément, ne fait un commerce aussi important que le nôtre avec le Sénégal ; 2° que, dans nos rapports avec la côte occidentale d'Afrique, Marseille représente une somme d'affaires plus considérable que tous les ports français de l'Océan réunis. » Par l'emploi de bateaux en fer et à hélice la Compagnie comptait réaliser d'importantes économies et ne demander à l'État qu'une subvention

beaucoup plus faible que celle qui devait être accordé en 1840 aux paquebots transatlantiques.

Pendant ce temps une polémique très vive avait été de nouveau engagée entre les ports concurrents. Le Havre voulait pour lui toutes les lignes transatlantiques. Bordeaux lui abandonnait celle de New-York, mais réclamait pour elle les deux autres, écartant les prétentions de Nantes et de Marseille. Pour celle-ci les Bordelais prouvaient péremptoirement que le « service de la Méditerranée suffisait amplement au développement de sa prospérité commerciale ». Comme en 1840, les Marseillais sollicitèrent le concours de la Chambre de Commerce de Lyon qui les appuya chaudement. En présence de tous ces conflits le gouvernement ne prit encore aucune décision.

Alors la Compagnie de navigation mixte, d'Arnaud et Touache frères, prit hardiment l'initiative de créer un service commercial à ses risques et périls. En 1853 elle inaugurait la première ligne transatlantique marseillaise, avec des vapeurs de 2000 tonneaux construits à La Ciotat. Ils allaient à Pernambuco et Rio-Janeiro en touchant aux ports d'Espagne, à Lisbonne, aux Canaries et à Gorée. Le Sénégal était donc relié pour la première fois à la métropole. Malheureusement l'expédition de Crimée nécessita l'emploi de toute nôtre flotte à vapeur ; le service du Brésil fut interrompu. Quand la Compagnie Touache le reprit en 1856, la ligne créée quelque temps auparavant à Gênes avait mieux établi son influence ; elle dut abandonner sa tentative au début de 1857 et céder la place à la concurrence subventionnée du port italien.

Cette même année, l'affaire des paquebots transatlantiques recevait une solution inattendue. Un nouveau projet de loi fut présenté par le gouvernement impérial. Le ministre avertit la Chambre de Commerce que Marseille était désignée pour servir, alternativement avec Bordeaux, de point de départ à la ligne du Brésil. Il demandait en même temps s'il y avait une compagnie capable d'assurer le service aux conditions du cahier des charges; la Compagnie Touache se présenta aussitôt. Victor Régis s'occupa de constituer une puissante société et, suivant son habitude, pressa vivement les ministres d'accueillir ses propositions (1). Mais le gouvernement ne voulait traiter qu'avec une seule compagnie pour Bordeaux et pour Marseille. Les Messageries

(1) V. ci-dessus, chap. XI.

Maritimes, après quelques hésitations, firent des offres. Elles revendiquaient, à cette occasion, le titre de compagnie marseillaise, comme l'écrivaient les administrateurs à la Chambre de Commerce. « Bien que le siège de notre compagnie soit à Paris, nos intérêts les plus actifs et une grande partie de notre capital sont concentrés à Marseille; nous nous considérons donc comme une compagnie marseillaise et nous tenons essentiellement à ce que votre suffrage, en cette circonstance, nous donne un titre de plus à revendiquer cette qualité. » Pour « s'identifier encore davantage avec les intérêts et les capitaux de la place de Marseille », la puissante compagnie s'associait avec celle des Touache pour cette entreprise.

Quelques mois après la Compagnie des Messageries Maritimes était, en effet, déclarée concessionnaire pour vingt ans du service du Brésil et de La Plata ; mais il n'était plus question de Marseille. Bordeaux, en définitive, devenait l'unique tête de ligne; les Marseillais perdaient, une fois de plus, tout le fruit de leurs efforts. Cependant leur initiative n'était pas découragée, puisqu'en 1859 ils envoyaient au ministre le projet d'une nouvelle ligne de Marseille au Brésil, avec un service annexe partant de Sainte-Croix de Ténériffe, « pour servir les intérêts de nos établissements de la côte occidentale d'Afrique ». Les bateaux de ce service auraient touché à Gorée, Grand-Bassam, Assinie, Ouida et au Gabon. Ce projet ne devait recevoir d'exécution que trente ans plus tard. Pourtant, en 1867, la Société Générale de Transports maritimes le réalisa en partie. A côté de la ligne postale subventionnée du Brésil, partant de Bordeaux, elle en créa une purement commerciale, partant de Marseille, qui, bientôt, desservit au passage notre colonie du Sénégal (1).

Ces deux exemples des lignes d'Algérie et des paquebots transatlantiques suffisent pour prouver que ce n'est pas sans obstacles et sans luttes que les Marseillais ont pu développer leur flotte et particulièrement créer les nombreuses lignes qui relient leur port à nos colonies. Les résultats acquis témoignent bien en faveur de leur initiative.

Poursuivre cet historique serait inutile ; pourtant il reste une

(1) Pour l'affaire des paquebots transatlantiques, voir Arch. de la Chambre de Commerce E. 11-13. — Cf. la collection du journal *le Sémaphore*. — C'est en 1861 que la Compagnie Générale Transatlantique obtint la concession des lignes du Havre et de Saint-Nazaire pour New-York et l'Amérique centrale.

remarque intéressante à faire. On attribue une grande influence au percement du canal de Suez sur l'essor du commerce de Marseille et, en particulier, sur celui de sa flotte commerciale. L'influence a été réelle, surtout sur la création des grandes lignes de navigation dans l'Océan indien. On le vit en 1861 quand, en attendant l'achèvement du canal, le gouvernement signa avec les Messageries Maritimes, le 22 avril 1861, la convention qui créait le service mensuel combiné de Marseille à Alexandrie, et de Suez à Hong-Kong, en desservant notre colonie de Cochinchine. C'était un grand événement que l'entrée en concurrence, depuis longtemps désirée, des vapeurs français et anglais dans l'Océan indien. Le passage suivant d'une *Revue* d'alors donne une idée de l'enthousiasme et des espérances qu'il suscita : « Lorsqu'un simple armateur marseillais, roi par la souveraineté de l'audace, eut la fantaisie de déclarer la guerre à l'Angleterre, Marseille ne dut pas être agité par une émotion plus vive qu'il ne le fut pendant la journée du 18 octobre dernier... Les notabilités de la marine, de la finance et du négoce n'étaient-elles pas réunies à une table hospitalière pour célébrer le jour où la Compagnie des Messageries impériales entrait en lutte avec l'Oriental et Peninsular Company. Nous avions en quelque sorte devancé l'enthousiasme qui a éclaté dans la salle du banquet offert à M. Fould, lorsqu'il y a plus de deux mois nous essayions de rendre évident à nos lecteurs combien est vraiment nationale la tâche des capitalistes entreprenants qui tentaient de renouveler pacifiquement au XIX^e^ siècle la tradition des Dupleix, des bailli de Suffren et des Labourdonnais... Le pavillon national flotte sur la mer dont nos vapeurs étaient à peu près exclus (1). »

L'achèvement du canal ne fit qu'exalter les espérances marseillaises puisque la convention du 17 juin 1868, provoquée par les Messageries Maritimes, décida le doublement des départs pour l'Indo-Chine à partir de son ouverture. Déjà une seconde ligne partant de Suez desservait La Réunion et Maurice, tandis que le bateau-annexe de Pointe-de-Galles à Calcutta faisait escale à Pondichéry. Pourtant l'influence de la nouvelle route n'a pas été aussi capitale pour Marseille qu'on le croit communément, surtout sur l'essor de sa marine à vapeur. C'est autour de 1860 que les progrès de celle-ci ont été les plus rapides comparativement à ceux de la flotte des autres ports. Entre 1860 et 1865,

(1) *Revue du Monde colonial*, 2^e^ série, t. VII, 4^e^ année, 1862,

les vapeurs marseillais représentaient un peu plus des deux tiers du tonnage des vapeurs français. En 1869, Marseille en possédait 201, Le Havre 56, Bordeaux 15, Nantes 21, mais sa prépondérance était déjà un peu moins marquée. Elle a surtout baissé depuis, car le nombre des unités de sa flotte ne s'est accru que de 24 entre 1869 et 1880, tandis que l'augmentation avait été de 85 dans la période décennale précédente. C'est que l'armement marseillais avait particulièrement souffert de la loi de 1866 sur le tiers pavillon qui favorisait les concurrents étrangers, et sans doute aussi d'autres circonstances défavorables. Le percement de Suez fut sans doute pour lui un stimulant puissant : Marseille fut la tête de ligne incontestée de tous les services de l'Océan indien, la *Porte de l'Orient*. Mais les avantages du canal ne suffirent pas à contrebalancer d'autres influences, puisque les autres ports lui ont repris depuis 1869 une partie de l'avance qu'il avait gagnée sur eux.

Aujourd'hui le tonnage de la flotte marseillaise de vapeurs est loin d'atteindre la moitié de celui de la flotte nationale. Pourtant c'est elle qui assure en grande partie les communications entre la métropole et la France extérieure. Trois compagnies puissantes et plusieurs secondaires, sans compter les armateurs particuliers, consacrent la plus grande partie de leurs navires et de leur activité à l'Algérie et à la Tunisie. Depuis 1879, le service postal de l'Algérie avait été attribué à la Compagnie Générale Transatlantique qui avait créé de toutes pièces une flotte de douze vapeurs neufs, filant 14 nœuds. Aujourd'hui, laTransatlantique partage avec deux autres compagnies le même service ; pourtant, sur les vingt-un navires, d'une jauge brute totale de 40.000 tonneaux environ qu'elle possède à Marseille, la plupart sont nécessaires pour assurer ses onze départs hebdomadaires. La vitesse de ses derniers vapeurs a été accrue au détriment de leur capacité de transport et a abaissé jusqu'à vingt-quatre heures, par temps favorable, la durée du trajet entre Marseille et Alger. Plus de la moitié des vingt-un navires, atteignant plus de 66.000 tonneaux de jauge brute, de la Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur, est affectée à cinq voyages hebdomadaires pour l'Algérie. Ses bâtiments, moins rapides que ceux de la Transatlantique, sauf son dernier paquebot, *la Russie*, mais construits pour transporter plus de marchandises, rendent à la colonie des services différents. Quant à la

Compagnie de Navigation Mixte, sa flotte plus restreinte de douze bateaux, d'une jauge totale de 18.500 tonneaux seulement, lui permet d'organiser huit départs pour l'Algérie, la Tunisie, Tanger et Tripoli ; elle ne visite pas d'autres ports. De beaux paquebots, *la Medjerda*, *le Djurjura*, *la Marsa*, ont été récemment acquis par cette Compagnie pour les services postaux qui lui ont été attribués en même temps qu'aux Transports Maritimes en 1898.

Parmi les compagnies secondaires, la plus active, celle de MM. de Montravel, Roche et C^ie^, successeurs de Caillol et Saintpierre, assure six départs hebdomadaires sur l'Algérie avec ses cinq vapeurs d'une jauge de 5.550 tonneaux. Ses bâtiments prennent une part active au transport du bétail algérien. La Compagnie franco-tunisienne de navigation, de création récente, emploie déjà trois navires jaugeant 4.550 tonneaux ; la jeune Société de navigation à vapeur envoie aussi régulièrement en Tunisie son vapeur de 1.150 tonneaux, *le Saint-Nicolas*. Enfin, la puissante Compagnie Cyprien Fabre a un service hebdomadaire sur Oran (1).

Ainsi, au total, ce sont plus de cinquante navires jaugeant plus de 90.000 tonneaux qui font journellement le va et vient entre Marseille et nos deux colonies méditerranéennes. Leur nombre n'a cessé de s'accroître, les départs ont été multipliés, la rapidité accrue, d'autres ports ont été ajoutés aux ports déjà visités. Alger voit entrer dix fois par semaine un paquebot régulier venant de Marseille, Oran neuf fois, Tunis huit, Bône et Philippeville sept, Sousse et Sfax quatre ou cinq, Bougie et Bizerte trois; Arzew, Mostaganem, Djidjelli, Collo, La Calle, Tabarca, Monastir, Mehdia, Gabès, Djerba, reçoivent au moins une visite hebdomadaire. Les paquebots rapides, spécialement destinés au transport des passagers, apportent en même temps, en hiver, d'énormes quantités de colis de primeurs, artichauts, petits pois, haricots verts, pommes de terre, etc., qui leur donnent un important aliment de fret. C'est grâce à la bonne organisation de ce service, combiné pour assurer la réexpédition rapide des primeurs sur les marchés de Lyon et Paris surtout, que leur culture a pris un si grand développement dans les vingt dernières années, donnant à notre colonie un nouvel élément de prospérité.

(1) Une nouvelle Compagnie vient de se constituer en 1905, sous le nom de Compagnie Méditerranéenne, pour desservir les ports d'Algérie.

Le fonctionnement régulier de toutes ces lignes de navigation est si nécessaire à la vie algérienne qu'il ne faut pas s'étonner de l'alarme répandue et des pertes causées par les grèves de Marseille de 1904. Toute suspension de l'activité marseillaise est une menace de perturbations économiques de toutes sortes pour les Algériens, de véritables désastres, si elle se prolongeait. En dehors de ces moments de crise la situation actuelle, malgré les progrès accomplis, ne donne pas toute satisfaction à nos colons. Les compagnies marseillaises actuelles, disent-ils, ne sont à la hauteur de leur tâche, ni pour le transport des marchandises qui pourrait être plus économique, ni pour celui des passagers, surtout, qui réclament plus de vitesse. Elles abusent du monopole que leur donne l'exclusion des pavillons étrangers.

On comprend ces impatiences en partie légitimes. Elles prouvent tout au moins que l'armement marseillais, au lieu de devancer comme autrefois les besoins de la colonie et de travailler efficacement à ses progrès, se contente de les suivre et d'assurer les services nécessaires. Mais il est, sans doute, exagéré de croire que les progrès de l'Algérie et de la Tunisie sont d'ores et déjà entravés par l'insuffisance des communications avec la métropole. Il ne faut pas trop se hâter, surtout, d'accuser les compagnies d'égoïsme, d'inertie et d'incapacité. Les difficultés au milieu desquelles se débat actuellement l'armement maritime français, qui traverse une pénible et longue crise, expliquent suffisamment la lenteur des progrès accomplis. L'existence même, indéniable, de ces progrès prouve que les compagnies s'efforcent d'être à la hauteur de leur tâche. N'est-il pas d'un bon augure pour le retour aux anciennes traditions d'initiative plus hardie que la puissante Compagnie Transatlantique ait mis récemment à sa tête un Marseillais, M. Jules Charles-Roux ?

Une partie de la flotte marseillaise des Messageries Maritimes est consacrée à ses services du Levant et de Londres, mais la plus considérable est destinée à naviguer dans l'Océan Indien et le Pacifique. Dans le nombre de ses cinquante-quatre gros navires jaugeant environ 215.000 tonneaux, les plus beaux, les plus considérables et les plus rapides franchissent à chaque voyage le canal de Suez. Chaque mois l'un d'eux, en allant en Chine et au Japon, touche à Saïgon, tandis que le bateau annexe qui fait le va et vient entre Colombo et Calcutta dessert Pondichéry et qu'un autre vapeur de la Compagnie, partant chaque semaine de Saïgon, s'arrête à Qui-Nhone, Tourane et Haïphong.

Chaque mois, un autre paquebot, rivalisant de confort et de vitesse, comme celui de Chine, avec les magnifiques courriers anglais de la Compagnie Péninsulaire et Orientale, pousse au delà de l'Australie jusqu'à Nouméa. Enfin c'est deux fois que, mensuellement, Diego-Suarez, Tamatave et la Réunion voient arriver le courrier postal des Messageries, relié aux autres ports de Madagascar par des services annexes. Malgré le perfectionnement de son organisation la puissante Compagnie n'était pas à l'abri des critiques. Elle semble être entrée récemment dans une voie féconde, d'un côté par la construction de paquebots plus rapides comme *l'Annam, le Tonkin, le Laos, l'Indus,* qui ont réalisé aux essais jusqu'à dix-neuf nœuds ; plus encore, d'un autre côté, par la mise en service de grands cargo-boats d'une navigation plus économique et d'une capacité considérable, qui permettront de disputer plus efficacement aux navires étrangers le transport des marchandises de nos colonies et de resserrer les liens de celles-ci avec la métropole.

La Compagnie Nationale, créée en 1881 pour le commerce des Indes anglaises, néerlandaises et des Philippines, concentrait toute son activité sur notre Indo-Chine depuis la conquête du Tonkin. Chaque mois l'un de ses cinq grands bâtiments, jaugeant au total 24.000 tonneaux environ, et capables de porter chacun 5.000 tonnes de marchandises, partait de Marseille et Toulon pour Djibouti, Saïgon et Haïphong. Elle s'est dissoute en 1905, mais ses navires continuent, pour le compte d'autres compagnies, à visiter nos ports indo-chinois.

D'autres compagnies marseillaises s'occupent de nos colonies de l'Atlantique. En 1889, la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet) était déclarée adjudicataire, concurremment avec les Chargeurs-Réunis du Havre, du service postal entre Marseille et la Côte occidentale d'Afrique. A cette occasion, les Marseillais, peu habitués à être favorisés par le gouvernement, montrèrent leur esprit de conciliation. C'étaient eux qui réclamaient le plus vivement ce service qu'ils avaient proposé dès 1855 ; le commerce marseillais était tout à fait prépondérant sur cette côte ; pour éviter toute opposition, ils proposèrent pourtant eux-mêmes le partage avec le Havre et Bordeaux. Depuis, la Compagnie Fraissinet, limitée par sa convention avec l'Etat à un service bimestriel, l'a rendu mensuel en créant, à ses risques et périls, un second service postal libre. Elle y a ajouté un second service mensuel commercial. C'est ainsi que, deux

fois par mois, ses bateaux, jaugeant de 2.000 à 3.500 tonneaux et pouvant porter d'assez grosses cargaisons de plus de 3.000 tonnes et jusqu'à 4.400, comme son dernier cargo-boat *le Marc-Fraissinet*, visitent Dakar, Conakry, les principaux ports de la côte d'Ivoire tels que Bereby, Grand-Lahou, Jackville, Grand-Bassam, puis Cotonou, tandis que le courrier postal subventionné poursuit jusqu'au Gabon et à Loango.

La Société Générale de Transports Maritimes a donné un grand développement au service de l'Amérique du Sud qu'elle créait en 1867. Quatre de ses vapeurs prennent chaque mois la route du Brésil et de Buenos-Ayres chargés d'émigrants italiens ou levantins. Les plus beaux navires de sa flotte, ceux qui ne font pas les voyages d'Algérie, sont employés sur ces lignes dont une seule par mois touche l'escale de Dakar. Concurremment avec les Fraissinet et les Chargeurs-Réunis, la Compagnie Cyprien Fabre, propriétaire d'importants comptoirs au Dahomey, a créé une ligne commerciale de la Côte occidentale qui dessert Conakry, Grand-Bassam, Cotonou, Lagos, et, au besoin, les points intermédiaires. La Compagnie Française de l'Afrique occidentale emprunte pour les besoins de son commerce les navires de ces lignes régulières ou d'autres armateurs, mais elle possède aussi un vapeur de 1.500 tonneaux de jauge, *le Foulah*, qui fait continuellement les voyages de la côte.

Parmi toutes nos colonies ce sont les Antilles qui occupent le moins les vapeurs de la flotte marseillaise. Seule, la Compagnie Transatlantique envoie mensuellement un vapeur à Fort-de-France. Quelques armateurs de voiliers font aussi chaque année des affrétements pour la Martinique ou la Guadeloupe. Toutefois il est regrettable de constater que les relations entre ces îles et Marseille sont assurées surtout par des vapeurs et des voiliers étrangers.

En somme, de toutes les Compagnies marseillaises il n'y en a que trois, les Compagnies Fraissinet, Cyprien Fabre et Paquet, dont la flotte ne soit pas destinée spécialement à relier la métropole à ses colonies. Mais les deux premières desservent plusieurs lignes coloniales. Seule la Compagnie Paquet (Compagnie de Navigation Marocaine et Arménienne) n'a aucune relation avec nos possessions. Encore peut-on remarquer qu'en envoyant ses navires deux fois par mois, depuis plus de vingt ans, à Tanger, Casablanca, Mazagan et Mogador, M. Nicolas Paquet a travaillé à nous assurer la situation

spéciale que nous avons acquise au Maroc et continue à préparer la colonisation de l'avenir. Si l'on excepte les lignes de la mer Noire de cette compagnie et des Fraissinet, les services méditerranéens des Messageries Maritimes, la ligne de Syrie et de New-York de Cyprien Fabre, les voyages directs pour le Brésil et la Plata des Transports Maritimes, il n'est pas de grande ligne de navigation de Marseille qui n'ait pour terminus nos colonies ou qui ne les desserve en passant. Sur les 172 vapeurs qui composent actuellement la flotte marseillaise au long cours, d'une jauge brute de près de 540.000 tonneaux, il est difficile de dire exactement combien servent aux communications et aux transports entre la métropole et ses possessions, mais leur nombre dépasse le chiffre de 100 et leur jauge atteint presque celui de 300.000 tonneaux. A coup sûr, il n'existe aucun autre grand port français où l'industrie de l'armement ait un caractère spécial aussi nettement marqué. Grâce à la multiplicité des compagnies et des lignes aucune colonie n'est négligée; il n'en est pas une qui ne soit reliée régulièrement à Marseille par des bateaux annexes, comme les établissements de l'Inde ou de la Guyane. Quel que soit le point de vue auquel on se place, la flotte marseillaise est par excellence la flotte coloniale de la France.

CHAPITRE XVIII

MARSEILLE ET LA MISE EN VALEUR DE NOS COLONIES AU XIX^{e} SIÈCLE.

III. — *Marseille, port colonial.*

Nul n'ignore que Marseille, premier port français, est aussi celui qui entretient le plus de relations avec nos colonies. On sait beaucoup moins bien dans quelle mesure il l'emporte sur tous les autres comme port colonial, combien son énorme prépondérance est récente et comment elle a été établie. C'est que le secret du détail du commerce de chaque port reste en grande partie enfermé dans les registres des états de douane. Le *Tableau du commerce de la France*, publié annuellement par le ministère du commerce, ne peut donner que des chiffres d'ensemble. Il appartiendrait aux Chambres de commerce de nos grands ports d'extraire des états de douane des statistiques plus détaillées qui permettraient d'établir d'intéressantes comparaisons. Dans l'état actuel des publications il est impossible, à moins d'aller faire des recherches longues et minutieuses dans les états de douane de chaque port, d'étudier et de comparer leurs relations avec les différents pays étrangers. Il en est de même pour leurs rapports avec les colonies. Il serait pourtant du plus haut intérêt, et d'un intérêt pratique, de pouvoir dire exactement quelles quantités de marchandises coloniales entrent en France par tel ou tel port, de quelle colonie elles viennent, quelle est leur valeur. La Chambre de commerce de Marseille a eu l'initiative, depuis 1891, de publier quelques chiffres à ce sujet dans son compte rendu annuel, sous la rubrique *Marseille colonial*. Cette rubrique a pris une importance plus grande dans ces dernières années et son rédacteur a su y grouper des chiffres instructifs,

Il serait à souhaiter que cet exemple fut suivi, que la publication des statistiques fût complétée et étendue aux principaux pays étrangers.

Quelque grande qu'eût été l'activité des Marseillais au XVIIIe siècle, Bordeaux et Nantes étaient les grands ports coloniaux de la France, à la veille de la Révolution, époque la plus brillante de notre commerce colonial. De par la volonté du roi, Lorient recevait seul les produits des Indes Orientales. De 1786 à 1788, la valeur des exportations de France aux colonies s'éleva, année moyenne, à 98 millions de livres ; celle des importations à 190 millions ; le trafic de Marseille ne dépassait pas 40 millions, c'est-à-dire moins du 1/7 du total. C'est que le rôle colonial du port ne peut pas servir à mesurer celui des Marseillais. Souvent les efforts de ceux-ci n'avaient pas profité à leur ville quand ils étaient au service de compagnies ponantaises, comme Brüe, David ou Pelletan, ou même quand ils allaient s'établir aux Antilles.

D'ailleurs, il ne faudrait pas se méprendre sur l'importance qu'avaient prise les colonies dans la vie commerciale de Marseille au XVIIIe siècle. Ces 40 millions représentaient près du tiers du trafic total du port méditerranéen, qui ne s'éleva en moyenne qu'à 138.360.000 livres pour les dix années 1783-92. Les échanges beaucoup plus considérables qu'il fait actuellement avec notre immense empire colonial ne comptent pas encore, dans l'ensemble de son commerce, pour la même proportion qu'en 1789. Cela revient à dire que Marseille avait décliné relativement aux autres grands ports au XVIIIe siècle. Il n'était plus, comme auparavant au XVIIe, et comme il l'est redevenu au XIXe, à la tête des ports français. Il avait progressé cependant depuis Colbert, mais les ports du Ponant avaient été plus vite, en partie à cause de l'essor remarquable de nos colonies. Tandis que Marseille fait aujourd'hui environ le cinquième du commerce total de la France, ses échanges n'atteignaient pas le septième de la valeur de l'ensemble en 1789. Déjà c'était l'appoint important fourni par ses relations avec les colonies qui lui avait permis de mieux maintenir son rang vis-à-vis des autres ports.

Marseille fut, peut-être, la ville de France la plus atteinte dans sa prospérité par les troubles et les guerres de la Révolution et de l'Empire. De 120.000 habitants sa population était tombée à moins de 80.000, dont la moitié étaient réduits à recourir à la charité publique, comme le fit ressortir une enquête du préfet des Bouches-du-Rhône en 1814. Tandis que les impositions étaient réparties sur 117.000 habi-

tants environ en 1789, 36.000 seulement furent jugés capables de les payer au retour des Bourbons. La grande cité provençale montra sa vitalité en se relevant rapidement de sa ruine. Mais Bordeaux et Nantes profitèrent de sa situation pour rester, avec le Havre qui les avait devancés, les grands ports coloniaux français. Cependant, Marseille, profitant de la liberté absolue de la navigation, avait vite renoué ses anciennes relations et les avait étendues, particulièrement aux colonies. De 1825 à 1831, elle n'en avait reçu ou n'y avait envoyé en moyenne que 173 navires ; leur nombre s'était élevé à 223 pour les années 1837-1840.

En 1840, Marseille n'était encore qu'au second rang pour les armements coloniaux, et les trois grands ports de l'Océan réunis avaient sur elle une supériorité écrasante comme le montre le tableau suivant :

Mouvement des navires chargés entre la France et les Colonies.
(entrées et sorties, moyenne des années 1837-40).

	Martinique	Guadeloupe	Bourbon	Guyane	Sénégal	Inde	Total (1) (sans l'Inde)
Le Havre.....	78	117	18	5	6	?	224
Marseille.. ...	73	68	33	13	36	2	223
Bordeaux	48	41	33	17	32	?	171
Nantes.....	14	30	61	14	9	?	128

On voit que, sauf le Sénégal, où, en effet, le commerce marseillais était alors prépondérant, toutes nos colonies étaient surtout visitées par les voiliers des ports de l'Océan. La Martinique et la Guadeloupe trafiquaient surtout avec le Havre, Bourbon et la Guyane avec Nantes et Bordeaux.

Pour le mouvement de la navigation entre la métropole et les colonies, la part de Marseille n'atteignit que vers 1840 le cinquième du total.

Mouvement des navires chargés entre la France, Marseille et les Colonies

	1825	1830
France.....	807 nav. = 193.251 t.	834 nav. = 206.547 t.
Marseille ..	160 nav. = 36.701 t.	154 nav. = 37.779 t.
	1839	**1840**
France.....	867 nav. = 190.738 t.	782 nav. = 171.841 t.
Marseille...	260 nav. = 54.664 t.	195 nav. = 38.074 t.

(1) Les chiffres du mouvement entre chacun de ces ports et l'Inde n'ont pu être trouvés, mais ils n'ont pas grande importance.

Pour la valeur des importations et des exportations coloniales cette proportion ne fut dépassée qu'au même moment :

	1826	1830	1839
France... ..	F. 124.000.000	104.000.000	129.000.000 (1)
Marseille....	» 21.000.000	20.000.000	35.000 000

C'est donc dans les soixante dernières années du XIXe siècle que s'est opérée une transformation profonde dans le rôle du grand port méditerranéen. S'il est devenu, de beaucoup, le premier des ports français, c'est qu'il a étendu de plus en plus son commerce à toutes les parties du monde. C'est parce qu'il est le plus mondial de nos grand marchés maritimes qu'il est aussi le plus colonial. Mais il mérite encore plus ce dernier titre, car les progrès de ses relations avec la France extérieure ont été bien plus rapides que ceux de son trafic avec les pays étrangers. Peut-être que, si la navigation à voiles était restée le seul mode de communication par mer, Marseille n'aurait pas aussi facilement pris les devants sur ses émules favorisés par la nature. Il est certain que le grand essor de la navigation à vapeur, en affranchissant Marseille d'une infériorité qui la gênait, a favorisé les efforts de ses négociants. Toutefois, il fallut du temps pour qu'elle l'emportât définitivement et nettement sur le Havre et Bordeaux ; Nantes, malgré la construction de son avant-port, Saint-Nazaire, s'est vue réduite à un rôle secondaire.

La comparaison de l'activité de nos trois grands ports de commerce pendant trois périodes décennales, séparées chacune par un un intervalle de dix ans, suffira à faire voir combien récente est la prépondérance de Marseille dans le mouvement de la navigation entre la France et ses colonies, et combien grande est devenue cette prépondérance. Dans cette comparaison, il ne sera pas tenu compte des relations avec l'Algérie, ni plus tard avec la Tunisie, afin que la progression des relations de Marseille avec les autres colonies resssorte davantage.

Dans la période 1847-56, la prépondérance de la navigation marseillaise est encore peu marquée, comme l'indiquent les chiffres

(1) Non compris les comptoirs de l'Inde, Saint-Pierre et Miquelon et Alger.

du mouvement total des trois ports pour les dix années (navires chargés et sur lest, y compris la grande pêche) :

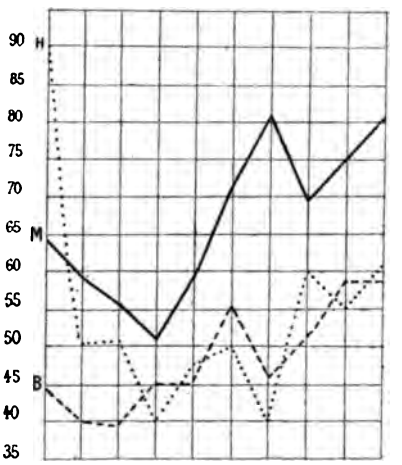
Marseille : 668.623 t. ; Le Havre : 548.384 t. ; Bordeaux : 488.262 t. (1).

Le graphique suivant montre plus nettement encore quelle était la situation.

Mouvement de la navigation entre Marseille, Le Havre, Bordeaux et les Colonies françaises (sauf Algérie et Tunisie).

(Entrées et sorties réunies, navires chargés sur lest. En milliers de tonneaux de jauge)

1847-1856



Le Havre et Bordeaux se disputent la seconde place, mais le Havre semble encore conserver l'avantage. A cette époque, on voit que le mouvement des trois ports réunis était loin de représenter la plus grande partie de la navigation entre la France et les colonies :

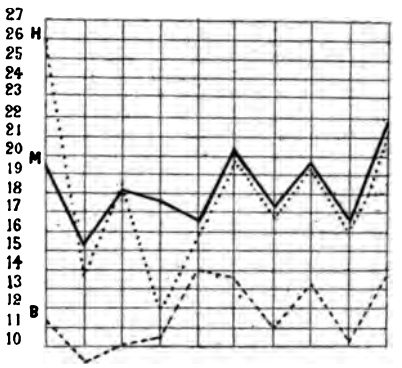
Navigation entre la France et les colonies (1847-56)... 3.126.755 t.
» » Marseille, Bordeaux, le Havre et les colonies..... 1.705.269 t.

C'est que la prééminence encore très marquée de la marine à voiles permettait aux ports secondaires de jouer un bien plus grand rôle ; près de la moitié des navires armés pour les colonies sortaient de leurs bassins.

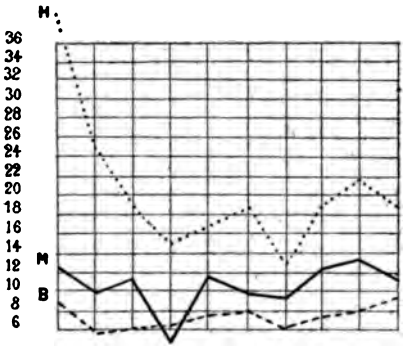
(1) Dans cette période, le mouvement de la navigation entre Nantes et les colonies est encore de 393.300 tonneaux.

En vertu d'une tradition déjà séculaire, c'est aux Antilles que les Marseillais allaient le plus fréquemment (mouvement total : 287.756 t.). Mais, tandis que Marseille et le Havre se disputaient le premier rang dans les relations avec la Martinique, le Havre continuait à l'emporter de beaucoup pour la navigation avec la Guadeloupe.

MARTINIQUE 1847-1856

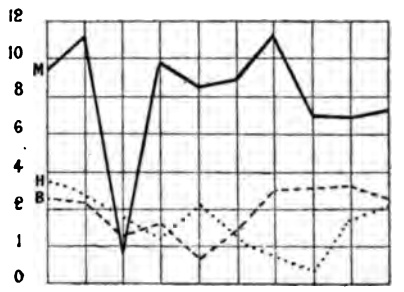


GUADELOUPE 1847-1856

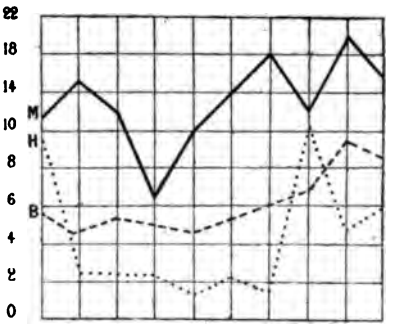


De même qu'au XVII^e^ et au XVIII^e^ siècle, un certain nombre de pêcheurs bretons rapportaient les morues de Terre-Neuve à Marseille (81.633 tx), d'où elles étaient distribuées non seulement dans le midi de la France, mais en Espagne surtout et en Italie. Grâce à ce trafic, c'était du côté de Marseille que le mouvement entre la France et ses pêcheries de morues était le plus actif. Au Sénégal, les Marseillais

PÊCHERIES DE MORUES 1847-1856



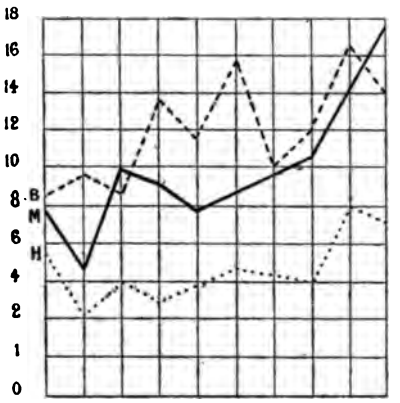
SÉNÉGAL 1847-1856



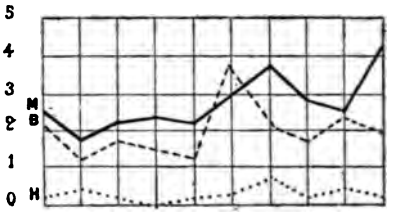
défendaient encore leurs positions ; c'était leurs navires qu'on voyait le plus fréquemment à Gorée et à Saint-Louis (136.401 tx). A la Réunion, les Marseillais se montraient à peu près aussi souvent que

les Bordelais ; il en était de même à la Guyane et dans l'Inde française où le mouvement de la navigation restait d'ailleurs insignifiant.

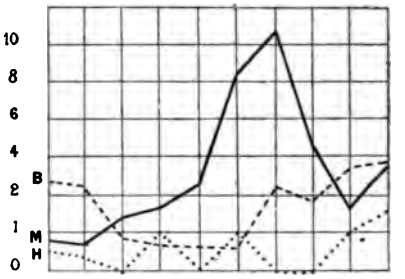
Réunion 1847-1856



Guyane 1847-1856



Inde 1847-1856



La supériorité de Marseille n'était pas encore bien établie car, dix ans après, en 1867, c'était Bordeaux qui s'était mis nettement à la tête du mouvement de la navigation et s'y maintenait jusqu'en 1870. Les progrès de la flotte marseillaise à vapeur, après avoir été très rapides jusqu'après 1860, s'étaient en effet beaucoup ralentis. Cependant, après 1870, tandis que l'activité bordelaise restait la même et bien supérieure à celle de la période précédente (1849-56), celle de Marseille prenait un essor tout nouveau. Quant au Havre, il se désintéressait de plus en plus de la navigation coloniale. Il avait nettement abandonné la seconde place à Bordeaux et ne jouait plus qu'un rôle secondaire.

Au total, le mouvement des trois ports pendant ces dix années (1867-76) avait été le suivant :

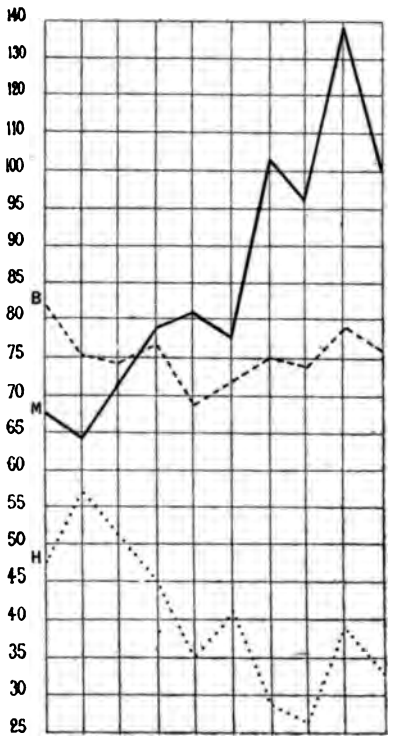
Marseille : 876.908 tx ; Bordeaux : 744.900 tx ; Le Havre : 408.028 tx.

Cette activité nouvelle de la navigation marseillaise et bordelaise ne s'explique pas par l'accroissement de notre domaine colonial (établissements d'Océanie, Sainte-Marie de Madagascar, Mayotte,

Nossi-Bé, Cochinchine), car ces nouvelles possessions furent très peu visitées par nos navires ou ne le furent pas du tout. Il ne faut pas l'attribuer non plus à un développement des relations avec les colonies anciennes, car le mouvement total de la navigation était resté sensiblement le même que précédemment (4.831.000 et 5.269.000 tx). Donc

Mouvement de la navigation entre Marseille, Le Havre, Bordeaux et les Colonies françaises

(milliers de tonneaux de jauge)
1867-1876



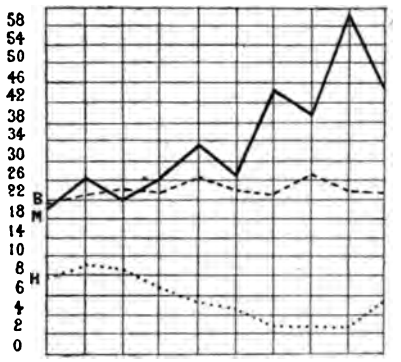
la part de nos trois grands ports dans ce mouvement, ou plutôt celle de Marseille et de Bordeaux, puisque le Havre avait au contraire beaucoup perdu, avait été beaucoup plus forte de 1867 à 1876 que de 1847 à 1856, comme le montrent les chiffres suivants :

Mouvement entre Marseille, Bordeaux, Le Havre et les Colonies.....	2.029.836 tx.
» » tous les ports français et les colonies	3.240.341 tx.

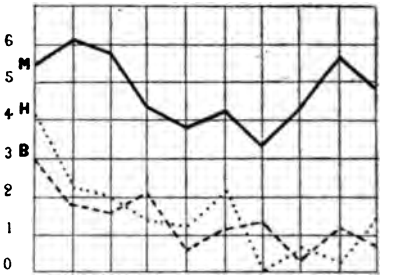
Même, en 1875, sur un mouvement total de 272.943 tonneaux, Marseille, à elle seule, comptait pour 138.617.

Dans cette période, ses relations s'étaient accrues surtout avec le Sénégal. Le commerce bordelais y avait supplanté les maisons marseillaises, mais le port provençal offrait le meilleur débouché aux arachides et les communications avec Bordeaux étaient peu fréquentes. Les Marseillais venaient aussi faire le plus grand nombre de chargements à la Guyane.

SÉNÉGAL 1867-1876

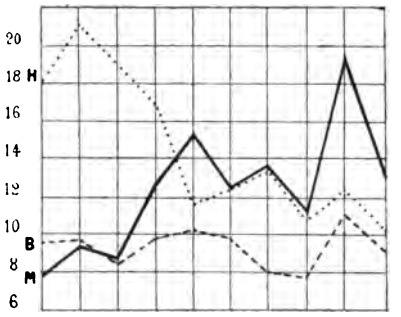


GUYANE 1867-1876

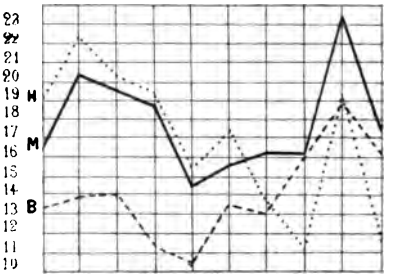


Ils montraient à peu près la même activité qu'auparavant aux Antilles (303.067 tx). Toujours en rivalité avec les Havrais surtout, ils semblaient finir par prendre la première place à la fois à la Martinique et à la Guadeloupe.

MARTINIQUE 1867-1876

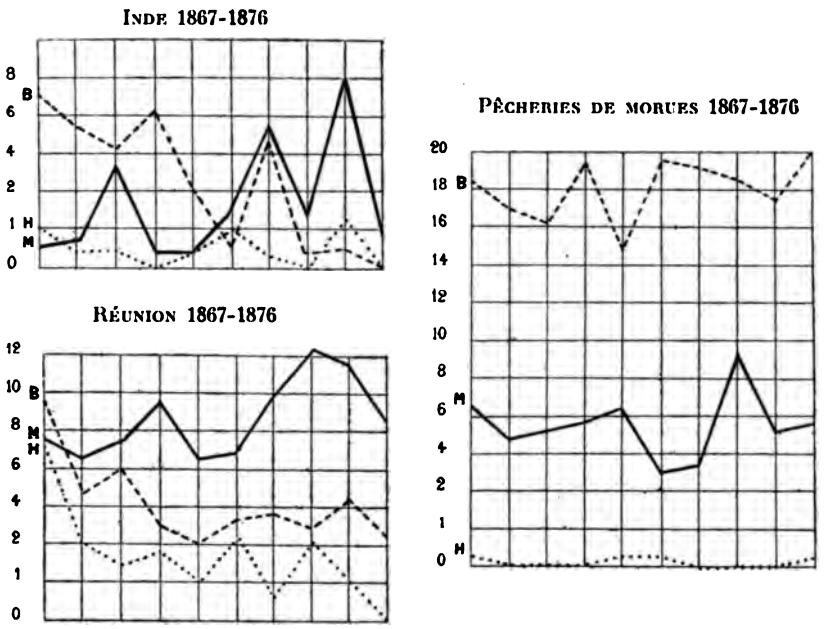


GUADELOUPE 1867-1876



Marseille avait continué à recevoir à peu près en même quantité les cargaisons de morues de la pêche de Terre-Neuve. Pourtant elle n'était plus, pour nos pêcheurs bretons, le débouché principal. Bordeaux attirait, au retour de la pêche, trois fois plus de leurs navires, tandis que presque aucun n'allait décharger au Havre.

Le percement du canal de Suez, à ne consulter que les statistiques du tableau général du commerce, n'avait point exercé d'influence sur le développement des relations avec nos colonies de l'Océan Indien. Elles avaient sensiblement diminué avec la Réunion, étaient restées



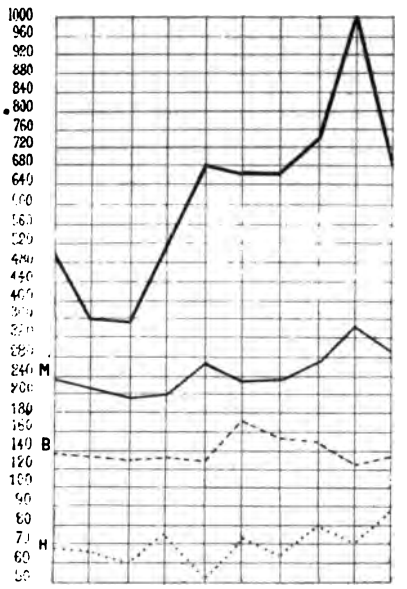
stationnaires et à peu près insignifiantes avec l'Inde française. A la Réunion, le mouvement des navires marseillais l'emportait, mais de peu, sur celui des navires bordelais. Dans l'Inde, Bordeaux, comme Marseille, continuait d'envoyer, suivant les années, quelques navires. Quant aux nouvelles colonies acquises sous l'Empire et situées dans les mers où conduisait le canal, c'est à peine si elles figurent dans les statistiques du ministère du commerce.

Mais il est temps de remarquer que celles-ci risquent de causer de singulières méprises, si on ne les examine pas de près, à partir de l'organisation de nos lignes postales régulières qui fonctionnaient déjà à peu près toutes autour de 1870. En effet, dans le tableau général du commerce, la provenance et la destination d'un navire sont établies d'après le point le plus éloigné où il se rend et d'où il vient. Aussi, dans le mouvement entre Marseille et la Réunion, les navires des Messageries Maritimes ne sont pas comptés ; ils figurent au tableau de la navigation entre Marseille et l'Ile Maurice, terminus de

cette ligne postale. Il en est de même des navires de cette compagnie qui jouent un si grand rôle dans nos communications avec l'Indo-Chine; leur tonnage grossit le chiffre du mouvement entre la France et le Japon. C'est ainsi que, faute de réflexion, l'influence du canal de Suez risquerait de passer inaperçue si l'on n'était immédiatement surpris de ne constater, après 1869, aucun développement dans nos relations avec nos colonies de l'Océan Indien. Ici c'est au détriment de Marseille que l'erreur serait commise ; ailleurs, au Sénégal par exemple, c'est à la fois son rôle et celui de Bordeaux qui paraissent diminués, puisque le passage mensuel des bateaux des Transports Maritimes ou des Messageries à Dakar ne laisse aucune trace dans les statistiques.

Dans la troisième période décennale (1887-96), Marseille a pris une part tellement prépondérante à la navigation entre la France et ses colonies qu'on peut dire que cela lui donne parmi nos autres ports un rôle tout à fait spécial : c'est le port colonial de la France. Plus du

Mouvement de la navigation entre la France, Marseille, Bordeaux, Le Havre et les Colonies françaises.
(milliers de tonneaux de jauge)
1887-1896

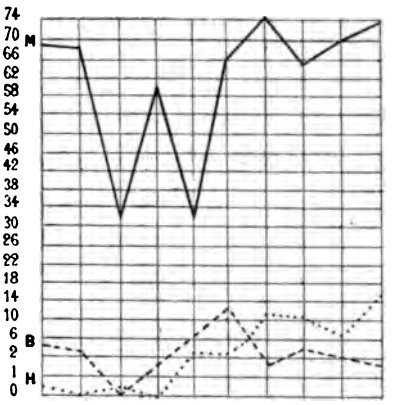


tiers et, certaines années (1888 et 1889), plus de la moitié de ce mouvement maritime particulier en part ou y aboutit. L'examen du

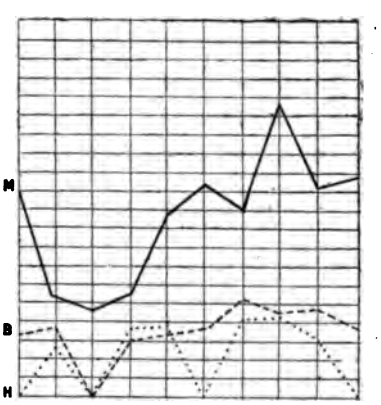
tableau graphique qui le résume est tout à fait significatif : les lignes qui représentent la navigation marseillaise et celle de toute la France sont presque rigoureusement parallèles, comme si les fluctuations de tous les autres ports n'avaient pas assez d'importance pour qu'on pût retrouver trace de leur influence dans les fluctuations du mouvement total. Voici les chiffres qui représentent l'activité de nos trois grands ports pendant ces dix années : Marseille, 2.467.770 tonneaux ; Bordeaux, 1.321.846 ; Le Havre, 696.750. Pendant cette période, Dunkerque, notre quatrième grand port, est entré en relations suivies avec nos colonies, surtout avec l'Algérie. En dehors de celle-ci, le mouvement de sa navigation coloniale s'est élevé dans le même temps à environ 430.000 tonneaux. Comme le chiffre de l'ensemble de nos ports a atteint seulement 6.136.756 tonneaux, les trois grands ports ont centralisé à eux seuls plus des deux tiers du mouvement total (4.486.366 tx), proportion supérieure encore à celle de la période 1867-76.

L'activité de la navigation a été surtout très grande entre Marseille et nos nouvelles colonies d'Orient : établissements d'Océanie (674.403 tx), Indo-Chine (324.732 tx), et, dans les deux dernières années, Madagascar.

Océanie 1887-1896



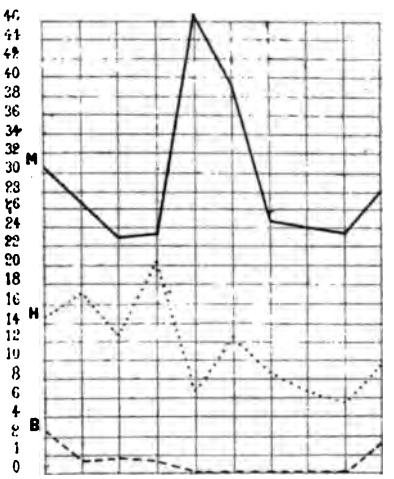
Indo-Chine française 1887-1896



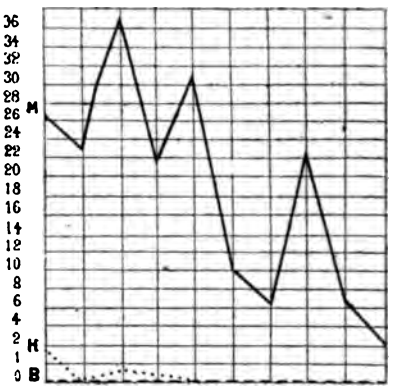
Il est même bon de faire remarquer encore que, par suite de l'omission des lignes postales de l'Indo-Chine et de Madagascar, ces chiffres sont loin de donner une idée suffisante des relations de Marseille avec l'Indo-Chine et Madagascar. La même numération exagère au contraire l'importance de ces relations avec la Nouvelle-Calédonie, parce que Nouméa est le terminus de la ligne d'Australie.

Non seulement Marseille, heureusement située à proximité de Suez, avait presque seule profité du grand courant maritime créé par la fondation des colonies nouvelles d'Orient, mais elle avait accaparé aussi les communications avec nos anciennes possessions de l'Océan Indien. Tandis que, dans la période précédente, Bordeaux envoyait encore des navires à la Réunion et dans l'Inde française, elle avait cessé à peu près complètement dans ces dix dernières années.

Réunion 1887-1896

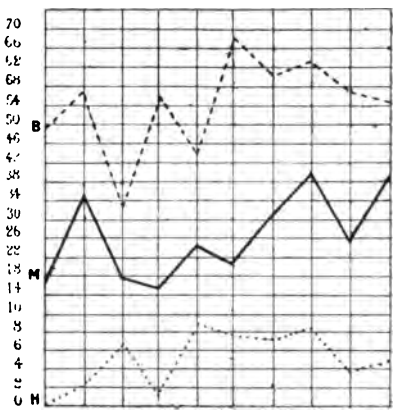


Inde 1887-1896

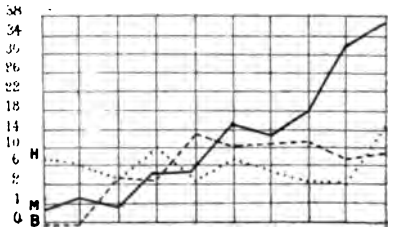


En même temps Marseille avait maintenu ou étendu ses anciennes relations avec nos colonies de l'Atlantique. Même elle s'était créé dans nos établissements de la Côte occidentale d'Afrique un

Sénégal 1887-1896



Côte occidentale d'Afrique 1887-1896



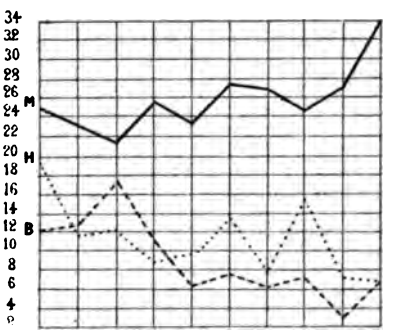
nouveau domaine commercial. Toutefois, pendant les sept premières années de cette période, Bordeaux, grâce au développement tout nouveau de son trafic avec le Sénégal et la Martinique où elle prenait la première place, l'avait emporté sur Marseille ; mais, depuis 1893, celle-ci a reconquis de nouveau la prépondérance comme le montre le tableau suivant :

Mouvement de la navigation entre Marseille, Bordeaux, le Havre et nos colonies de l'Océan Atlantique (sans les pêcheries de morues).

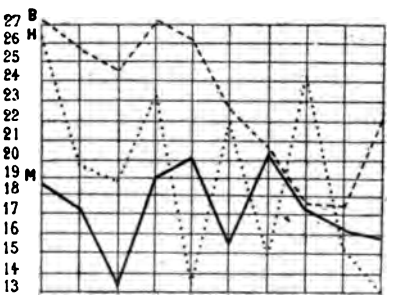
	1867	1876	1887	1894	1895	1896
	—	—	—	—	—	—
Marseille.....	50.852 t.	63.309 t.	63.776 t.	102.489 t.	104.030 t.	128.831 t.
Bordeaux	46.664	48.730	90.634	100.538	83.077	93.004
Le Havre.....	47.610	28.926	52.750	55.016	32.125	52.774

Marseille y est parvenue grâce à l'augmentation de son trafic avec la Guadeloupe qui a triplé d'importance, tandis qu'il restait stationnaire à la Martinique, et grâce aussi au développement nouveau de ses relations avec les établissements de la Côte Occidentale d'Afrique, au développement desquels ses maisons de commerce prennent une part si importante.

MARTINIQUE 1887-1896

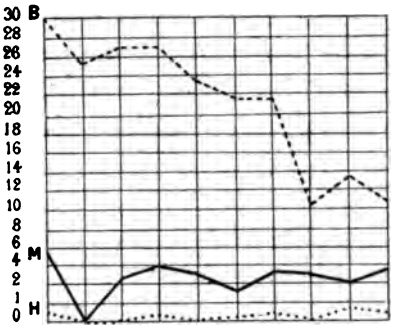


GUADELOUPE 1887-1896

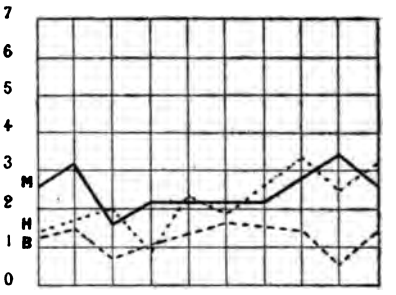


Toutefois une tradition séculaire du commerce marseillais était en train de se perdre. Les pêcheurs bretons envoyaient de moins en moins les morues de Terre-Neuve, tandis qu'elles affluaient en plus grande quantité à Bordeaux. De 1887 à 1896, 1.420 navires, jaugeant 221.786 tx étaient revenus des pêcheries à Bordeaux ; 64 seulement, jaugeant un peu plus de 8.000 tx, étaient entrés à Marseille,

PÊCHERIES DE MORUES 1887-1896



GUYANE 1887-1896



Si aux chiffres donnés ci-dessus on ajoutait le tonnage des lignes de paquebots qui n'y figurent pas, la prépondérance de Marseille serait encore plus marquée. Elle n'est pas seulement reliée aux colonies par les compagnies dont elle est le port d'attache. Celles des ports de l'Océan, qui ont créé des services de navigation dans l'Océan indien, n'auraient pu réussir à les maintenir si leurs navires ne faisaient pas escale à Marseille avant de prendre la route de l'Orient. C'est ainsi que le mouvement de la navigation coloniale dans le port méditerranéen a été accru par les départs réguliers des bateaux des Chargeurs Réunis qui vont mensuellement à Saïgon et Haïphong, de la Compagnie de l'Est Asiatique (1) qui visitent les mêmes ports en partant de Dunkerque, de la Compagnie Havraise péninsulaire qui desservent Madagascar et la Réunion, concurremment avec les Messageries maritimes. Tandis que Marseille est reliée à toutes les colonies, souvent par plusieurs services réguliers, le Havre, Bordeaux, Dunkerque, Saint-Nazaire ne possèdent chacun qu'une ou deux lignes isolées. Grand centre du mouvement de la navigation coloniale, le port provençal est encore plus le point de départ des courriers postaux coloniaux. Aussi voit on embarquer et débarquer sur ses quais le plus grand nombre des Français qui partent pour les colonies ou des coloniaux, civils et militaires, qui viennent périodiquement refaire leur santé dans la mère-patrie. En reprenant le mot de Méry, on peut dire que la Cannebière n'a pas son terminus seulement à Alger ou à Saïgon, elle se prolonge vers tous les pays de la France extérieure.

(1) Compagnie récemment disparue.

Enfin ajoutons les chiffres de l'Algérie et de la Tunisie que nous avons négligés jusqu'ici pour rendre plus saisissants les progrès de Marseille dans nos autres possessions. Comparons l'importance du mouvement total de la navigation coloniale de chacun de nos trois grands ports à l'ensemble du mouvement de ces ports. Le tableau suivant, dressé pour trois périodes quinquennales, fera voir d'une manière encore plus vive la prépondérance croissante du grand port colonial :

	1847-51 MOUVEMENT TOTAL	1847-51 AVEC LES COLONIES
Marseille....	37.575 nav. : 6.145.073 t.	4.927 nav. : 784.319 t.
Le Havre....	16.015 nav. : 3.928.355 t.	1.030 nav. : 279.688 t.
Bordeaux....	8.866 nav. : 1.549.869 t.	1.013 nav. : 216.754 t.

	1867-71 MOUVEMENT TOTAL	1867-71 AVEC LES COLONIES
Marseille....	64.562 nav. : 17.964.790 t.	8.436 nav. : 3.455.134 t.
Le Havre....	27.062 nav. : 10.294.818 t.	885 nav. : 239.144 t.
Bordeaux....	15.665 nav. : 5.309.074 t.	1.694 nav. : 377.407 t.

	1892-96 MOUVEMENT TOTAL	1892-96 AVEC LES COLONIES
Marseille....	38.583 nav. : 35 608.123 t.	15.030 nav. : 9 702.778 t.
Le Havre....	23.076 nav. : 20.917.745 t.	1.081 nav. : 794.331 t.
Bordeaux....	14 589 uav. : 10.348.937 t.	2.415 nav. : 1.197.165 t.

Pour la dernière période, on peut faire figurer Dunkerque et Rouen, dont la navigation avec les colonies a pris de grands développements. (Dunkerque, 1.011 nav. : 620.000 t. ; Rouen, 538 nav. : 504.458 t.).

C'est-à-dire que la navigation avec les colonies représente pour chacun de ces ports la fraction suivante du mouvement total, approximativement :

	1847-51	1867-71	1892-96
Marseille.....	1/8	1/5	2/7
Le Havre	1/14	1/40	1/25
Bordeaux	1/7	1/14	1/9
Dunkerque.....	»	»	1/17
Rouen.....	»	»	1/14

Ainsi, plus du quart du mouvement du port de Marseille est alimenté actuellement par ses relations avec les colonies et la proportion serait beaucoup plus forte, atteindrait peut-être le tiers, si l'on tenait compte des lignes de paquebots dont le tonnage ne figure pas dans les chiffres ci-dessus.

Les progrès du commerce colonial à Marseille ont-ils été aussi rapides que ceux de la navigation ? Voici, à cinquante ans de distance, la comparaison des chiffres du commerce de la France entière et de Marseille avec les colonies et pays de protectorat (Algérie et Tunisie comprises) :

	1846	1896
France.....	F. 285.012.349	F. 813.483.452
Marseille.....	129.189.000	502.878.049

Ainsi, en 1846, le trafic de Marseille représentait un peu plus des deux cinquièmes du trafic total ; en 1896 plus des trois cinquièmes. Donc la part que prend Marseille au trafic colonial est bien plus considérable que ne l'indique le mouvement de la navigation, du moins tel qu'il ressort du Tableau général du commerce de la France. Malheureusement nous ne pouvons faire la comparaison avec nos autres grands ports, car la valeur de leur commerce avec les différents pays étrangers n'est pas publiée dans les statistiques officielles ; pour la connaître, il faudrait faire le dépouillement minutieux par pays des importations et des exportations de ces ports relevées dans les états de douane, où les quantités de chaque marchandise sont indiquées en poids, puis en calculer la valeur, comme nous l'avons fait pour Marseille.

Comparons enfin le commerce de Marseille avec les colonies au trafic total de ce port. Voici de nouveau les chiffres de 1846 et de 1896.

	1846	1896
Commerce total.....	F. 500.000.000 ?	F. 1.910.081.000
— colonial.	129.189.000	502.878.000

Aux deux époques ont voit que le chiffre du trafic colonial représente environ le quart du total, c'est-à-dire une proportion inférieure

à la part de la navigation coloniale dans le mouvement total du port de Marseille.

Quels sont les principaux articles de ce commerce colonial? On est frappé immédiatement d'un fait. Marseille a toujours été, parmi les ports français, un port d'importation; actuellement encore, ses achats dépassent de 150 à 300 millions, suivant les années, la valeur de ses ventes. Or, pour le commerce colonial, le phénomène est tout inverse. Le port provençal vend beaucoup plus à nos possessions extérieures, comme le montrent les chiffres suivants :

Importations à Marseille en 1896 :

Totales : 1.043.651.200 fr.; des colonies : 161.578.921 fr.

Exportations de Marseille en 1896 :

Totales : 866.429.800 fr.; aux colonies : 341.299.128 fr.

Ainsi, en 1896, le chiffre de ces importations spéciales n'atteignait pas la moitié de celui des exportations. La même disproportion existe, mais bien moins marquée, dans la balance générale du commerce colonial de la France; c'est d'une centaine de millions seulement, et beaucoup moins, certaines années, que les exportations l'emportent sur les importations.

Il pourrait sembler qu'il y a là une situation désavantageuse à la fois pour les colonies et pour Marseille, car, pour que les relations entre deux pays se développent, un certain équilibre entre les importations et les exportations de chacun paraît nécessaire. Il est en effet à souhaiter, pour l'augmentation du trafic de Marseille, que les besoins de ses industries augmentent et surtout que l'amélioration des voies de pénétration permette d'introduire les marchandises coloniales dans un rayon beaucoup plus étendu. Mais le manque d'équilibre actuel en faveur des exportations n'a rien d'extraordinaire pour les colonies; c'est un phénomène naturel aux pays neufs d'avoir beaucoup à acheter pour opérer leur mise en valeur et créer leur outillage économique.

Quant au fait que c'est surtout à Marseille que les colonies aient beaucoup plus à acheter qu'à vendre, l'explication est toute simple.

Ce sont des produits lourds et de faible valeur, denrées alimentaires ou matières premières, qui débarquent surtout sur les quais de Marseille. Cette catégorie de marchandises ne peut pas supporter de longs transports à l'intérieur. Celles qui sont destinées à être consommées dans le sud-ouest, le centre ou le nord de la France, sont transportées par mer dans le port le plus proche du lieu de consommation : Bordeaux, Nantes, le Havre ou Dunkerque. Les marchandises d'exportation, sorties de nos manufactures, y ont acquis une bien plus grande valeur sous le même poids. Beaucoup ne redoutent pas les transports par chemins de fer ni par les paquebots rapides qui partent surtout de Marseille. C'est pourquoi celle-ci, port régional pour les importations coloniales, est beaucoup plus port national pour les exportations. Sa part dans les importations coloniales a été de 44 o/o en 1902; elle s'est élevée à 57 o/o aux exportations.

De l'explication qui vient d'être donnée, il résulte que la nature du commerce marseillais doit paraître toute différente si on examine les poids au lieu des valeurs. L'équilibre de la balance est alors, en effet, rompu en faveur des importations coloniales qui s'élevaient, en 1896, à 470.694 tonnes métriques, tandis que les exportations ne dépassaient pas 327.000 tonnes. Toutefois, il est à remarquer que la différence entre ces deux poids est bien moindre qu'entre ceux des importations (2.739.000 tonnes) et des exportations totales de Marseille (1.801.000 tonnes). La navigation de ce port avec les colonies peut donc être organisée dans des conditions plus normales et plus avantageuses qu'avec les autres pays. Les chargements ne sont pas abondants pour les navires qui se rendent dans nos possessions, mais ils ne manquent pas et les navires ne sont pas obligés de partir aussi souvent, ni aussi complètement, sur lest. On a vu que l'appoint de marchandises lourdes, telles que les matériaux de construction, fournis par les industries des environs de Marseille, contribuait à établir un état de choses plus favorable.

Des tableaux statistiques feront mieux voir quels sont les principaux éléments du commerce colonial de Marseille et leur comparaison avec ceux du commerce général de ce port.

Tableau comparatif du poids des importations coloniales et de l'ensemble des importations à Marseille, 1896 (en tonnes métriques).

IMPORTATIONS TOTALES		DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	IMPORTATIONS COLONIALES	
Rang d'importance	Poids		Poids	Rang d'importance
1	753.328	Céréales (grains et farines)	134.627	1
5	103.609	Sucres bruts	64 980	2
4	118.581	Vins	64.518	3
3	346.222	Graines et fruits oléagineux	39.038	4
15	31.351	Bestiaux	29.026	5
7	60.632	Minerais	17.507	6
9	37.679	Riz en grains et en paille	15.770	7
8	55.164	Huiles fines (d'olives et autres)	14 490	8
10	33.937	Laines en masse	12.474	9
24	14.587	Légumes frais, salés, conservés	12 042	10
14	33.247	Fruits de table frais, secs, confits	11.250	11
21	17.212	Bois exotiques	8.540	12
6	94.744	Bois communs (liège)	3.141	13

L'Algérie et la Tunisie figurent de beaucoup en tête parmi les fournisseurs de Marseille avec leurs céréales, leurs vins, leurs bestiaux, leurs minerais, leurs huiles, leurs laines, leurs légumes, leurs fruits de table frais, leurs lièges. Les autres colonies ne donnent, comme articles de gros fret, que les sucres bruts de la Guadeloupe et de la Réunion, les graines et fruits oléagineux du Sénégal, de la côte occidentale d'Afrique, de Pondichéry, de l'Indo-Chine, les riz de Cochinchine, les bois exotiques des Antilles, d'Indo-Chine, de Madagascar. Mais, si on continuait cette liste, les envois variés des colonies océaniques apparaîtraient plus nombreux que ceux des deux colonies méditerranéennes.

D'autre part, les principaux éléments des importations coloniales correspondent à peu près à ceux des importations générales. Seules, parmi les dix premiers articles de celles-ci, les houilles ne figurent pas au second tableau. Mais, si on poursuit plus loin la comparaison, les dissemblances deviennent très grandes. Les pays étrangers

envoient des produits lourds tels que des tourteaux de graines oléagineuses, des légumes secs, du plomb, du soufre, des produits chimiques, du pétrole, que les colonies ne fournissent pas.

La différence n'est pas aussi grande qu'on pourrait le croire a priori entre le tableau des valeurs et celui des poids.

Tableau comparatif de la valeur des importations coloniales et de l'ensemble des importations à Marseille, 1896 (en francs).

IMPORTATIONS TOTALES		DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	IMPORTATIONS COLONIALES	
Rang d'importance	Valeur		Valeur	Rang d'importance
2	122.386.000	Céréales (grains et farines)....	27.006.000	1
7	35.581.000	Vins	19.447.000	2
11	20.071.000	Bestiaux	19.313.000	3
9	29.010.000	Sucres bruts.....	18.193.000	4
3	86.824 000	Graines et fruits oléagineux ..	8.914.000	5
10	25.902.000	Huiles fines (d'olives et autres)	7.176.000	6
8	32 415.000	Peaux et pelleteries brutes....	5.504.000	7
30	5.236.000	Minerais	4.581.000	8
26	6.745.000	Riz en grains et en paille....	3.367 000	9
39	3.385.000	Légumes frais, salés, conservés	3.099.000	10
44	3.177.000	Chevaux	2.961.000	11
41	3.392.000	Poissons frais, salés, conservés	2.531.000	12
12	13.028 000	Fruits de table frais, secs, confits	2.422 000	13

Les articles lourds sont importés en quantités tellement supérieures que celles-ci compensent l'infériorité de leur prix. Les peaux, les chevaux, les poissons, figurent seuls dans le second tableau au lieu des laines, des bois exotiques et des bois communs.

La prépondérance des échanges avec l'Algérie et la Tunisie apparaît plus nette encore puisque les céréales, les vins, les bestiaux sont à la fois en tête du dernier tableau ; de plus, les chevaux viennent grossir les envois des deux colonies. Enfin la dissemblance entre les deux catégories d'importations est ici bien mieux marquée. Si on dressait la liste de l'ensemble des produits débarqués à Marseille, huit articles seulement de notre second tableau y resteraient ; les cinq

autres seraient remplacés par les soies, les tissus de coton, le café, les laines, les tissus de soie. On peut encore remarquer un trait commun à ces deux statistiques : qu'il s'agisse de poids et surtout de valeur, parmi les articles principaux d'importation, les denrées alimentaires l'emportent de beaucoup sur les matières premières destinées à l'industrie.

Quant aux principaux articles d'exportation, sauf les vins, les houilles et les pommes de terre qui figurent pour leur poids, les cafés pour leur valeur, tous sont des produits de l'industrie française.

Tableau comparatif du poids des exportations coloniales et de l'ensemble des exportations à Marseille, 1896 (en tonnes).

EXPORTATIONS TOTALES		DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	EXPORTATIONS COLONIALES	
Rang d'importance	Poids		Poids	Rang d'importance
5	60.236	Semoules en gruau	33.855	1
4	63.122	Poteries, verres et cristaux.. .	27.145	2
2	257.349	Matériaux à bâtir...	23.686	3
3	184.123	Céréales (grains et farines)....	22.677	4
11	32.216	Pommes de terre, légumes secs	18.590	5
8	41 053	Sucres raffinés et vergeoises...	15 741	6
10	35.611	Vins.....	15.735	7
19	14.295	Savons autres que ceux de parfumerie	10.459	8
12	22.934	Tissus de coton....	9.943	9
14	17.752	Outils et ouvrages en métaux.	9.609	10
9	38.727	Huiles fines (d'olives et autres	8.619	11
6	58.098	Produits chimiques.....	8.391	12
17	15.737	Bois communs (ouvrés)	6 724	13
21	13.275	Eaux de vie, esprits et liqueurs	6.340	14
1	565.264	Houille crue.....	5.290	15
23	9 854	Papier, carton, livres, gravures	5.180	16

On remarquera, particulièrement dans le tableau des poids, quelle place tiennent les industries marseillaises dans ces expéditions. Ce sont elles qui fournissent les semoules, les poteries, les matériaux à bâtir de toutes sortes : ciment, chaux, tuiles, briques, carreaux ; les

farines, les sucres raffinés, les savons, les huiles, les liqueurs, les papiers et cartons.

Le rôle des industries de Marseille et de sa banlieue est beaucoup moins prépondérant si on consulte le tableau des valeurs. La différence entre les deux tableaux est beaucoup plus grande que pour les

Tableau comparatif de la valeur des exportations coloniales et de l'ensemble des exportations à Marseille, 1896 (en francs).

EXPORTATIONS TOTALES		DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	EXPORTATIONS COLONIALES	
Rang d'importance	Valeur		Valeur	Rang d'importance
1	103.370.000	Tissus de coton..... ...	27.087.000	1
10	21.859.000	Vêtements et pièces lingerie cousues.	17.744.000	2
11	17.087.000	Ouvrages en peau ou en cuir ..	15.252.500	3
7	23.246.000	Vins	11.369.000	4
14	15.887.000	Semoules en gruau	10.156.000	5
13	15.957.000	Outils et ouvrages en métaux..	9.154.000	6
3	31.897.000	Café.....	9.026.000	7
2	41.069 000	Céréales (grains et farines)....	7.675.000	8
17	13.234.000	Poteries, verres, cristaux.....	7.627.000	9
6	23.398.000	Peaux préparées.....	6.636.000	10
22	8 704.000	Bimbeloterie jeux, jouets, etc.	6.288.000	11
28	5.766.000	Fromages et beurres....	5.456.000	12
8	21.602.000	Huiles fines d'olives et autres	5.193.000	13
23	8.676 000	Machines et mécaniques	4.632 000	14
32	5.204.000	Bougies de toutes sortes..	4.534.000	15
36	4.858.000	Savons autres que ceux de parfumerie	4.183 000	16

importations. Les produits qui figurent sur les deux sont loin d'y occuper le même rang. Les matériaux à bâtir, les pommes de terre et légumes secs, les sucres raffinés, les produits chimiques, les bois communs, charpentes, merrains, etc., les eaux-de-vie et esprits, le papier, qui fournissent des frets importants, disparaissent du tableau des valeurs où ils ne pourraient prendre place respectivement qu'aux 25^{me}, 28^{me}, 27^{me}, 30^{me}, 40^{me}, 20^{me} et 26^{me} rangs ; la houille ne compte que pour une valeur insignifiante. Parmi les articles qui les rem-

placent dans le tableau des valeurs, plusieurs sont encore fournis par les usines ou les ateliers marseillais et provençaux tels que les vêtements confectionnés, la cordonnerie, les bougies, les savons. Enfin, il suffit de jeter un coup d'œil sur les deux statistiques pour voir que les chiffres des exportations générales sont loin de correspondre à ceux du trafic colonial, surtout pour les valeurs.

L'Algérie et la Tunisie sont encore de beaucoup les deux meilleurs clients de Marseille. Le tableau suivant fera mieux voir encore quelle part capitale elles prennent dans son commerce colonial.

Tableau du commerce de Marseille avec les diverses colonies, 1896 (Poids des marchandises, en tonnes).

	Importation à Marseille	Exportation de Marseille	Total	
	—	—	—	
Algérie	253.000	224.000	477.000	622.100
Tunisie	68.050	77.050	145.100	
Indo-Chine	19.380	23.520	42.900	
Guadeloupe	35.980	4.670	40.656	
Réunion	27.530	6.580	34.110	
Côte occid. d'Afrique	19.550	8.830	28.380	
Sénégal	15.530	9.800	25.330	
Madagascar	2 130	9.100	11.230	
Martinique	3.410	5.810	9.220	
Inde	8.770	410	9.180	214.755
Nouvelle-Calédonie	1.450	4.950	6.400	
Saint-Pierre et Miquelon	4.050	490	4.540	
Guyane	10	2.570	2.580	
Mayotte	15	220	235	
Établissements d'Océanie	?	?	?	
	458.855	378 000	836.855	

Ces chiffres ne sont pas rigoureusement vrais, quelques unités ont été négligées ; mais leur approximation est suffisante pour que la comparaison soit exacte. Les marchandises échangées avec les deux colonies équivalent donc en poids aux trois-quarts de l'ensemble des échanges. Nos vieilles colonies de l'ancien régime, Guadeloupe, Réunion, Sénégal, Martinique, établissements de l'Inde, Saint-Pierre et Miquelon, Guyane, représentent encore un mouvement important, 125.580 tonnes, plus de la moitié du trafic de nos terres extra-méditerranéennes.

La part de nos récentes acquisitions du XIXe siècle reste donc bien faible, moins de 90.000 tonnes, c'est-à-dire du neuvième du total. Bien que celle de l'Indo-Chine s'élève à près de la moitié de ce dernier chiffre, on est quelque peu déçu, au premier abord, de trouver que notre grand empire asiatique, malgré le mouvement considérable des superbes paquebots de trois grandes compagnies qui le relient à Marseille, prend au trafic de notre grand port une part à peine supérieure à celle de la petite île de la Guadeloupe, lui expédie près de la moitié moins de marchandises que celle-ci et moins encore que la Réunion ou que la côte occidentale d'Afrique. Le rôle de Madagascar, desservi aussi par deux grandes compagnies, apparaît encore plus mesquin. Il est vrai que le classement de nos colonies serait quelque peu différent si les chiffres des poids des marchandises étaient remplacés par ceux des valeurs. Mais l'intérêt d'une pareille comparaison n'est pas tel qu'il ait paru nécessaire d'effectuer les calculs longs et rebutants qui eussent été nécessaires pour dresser ce second tableau.

Comment Marseille est-elle devenue notre grand port colonial? Les influences qui l'ont favorisée sont multiples, mais il est facile de démêler les plus puissantes.

Le grand emporium méditerranéen a largement bénéficié de sa position. Il est superflu de faire ressortir les avantages que celle-ci lui a donnés sur nos ports de l'Océan pour développer, comme il l'a fait, ses relations avec l'Algérie et la Tunisie. Toutes considérations sur l'influence du canal de Suez seraient non moins inutiles. Nous avons eu l'occasion de remarquer qu'elle avait été exagérée. Toutefois ce n'a pas été un mince avantage pour la *Porte de l'Orient* d'être considérée comme la tête de ligne obligatoire de tous les services postaux de l'Océan Indien.

Marseille doit aussi beaucoup à cette région de l'est et du sud-est de la France dont elle est le port. Les grands groupes industriels qu'elle renferme, au premier rang celui de la région lyonnaise, ceux de Saint-Étienne, du Creusot, de l'Isère, des Vosges, du Doubs, reçoivent de lui quantité de matières premières et lui envoient leurs produits manufacturés. On n'a pas encore étudié les liens économiques et les échanges de services entre ces diverses régions et leur débouché maritime. Il y aurait là certainement matière à d'intéres-

santes considérations et à des conclusions pratiques. La part de la région méditerranéenne, qui avoisine immédiatement Marseille, dans le trafic colonial de ce port, ressort peut-être plus nettement à la première inspection des statistiques. C'est en partie pour assurer l'alimentation de la région du sud-est, qui n'a jamais pu se suffire, que l'importation des blés est restée un commerce traditionnel à Marseille et que celle des bestiaux d'Algérie a pris un si grand développement. C'est pour permettre les coupages et les mélanges nécessaires aux producteurs de la Provence et du Languedoc que les vins et les huiles des deux colonies africaines sont achetés en grandes quantités.

Si Marseille a été favorisée par des influences auxquelles elle est étrangère, elle peut aussi se féliciter d'avoir elle-même grandement contribué à l'essor de son commerce colonial par son activité propre. Celui-ci resterait en grande partie inexpliqué si on ne rappelait qu'il a marché de pair avec le développement de ces industries coloniales dont il a été parlé au chapitre précédent. Lesquels ont montré le plus d'initiative des industriels ou des commerçants ? Lesquels ont devancé et aidé les progrès des autres ? Vaine recherche. Dans l'ensemble il y a eu simultanéité d'efforts intelligents et réciprocité de services. Actuellement la vie industrielle marseillaise explique, autant au moins que tout autre cause, la vie commerciale. La minoterie, la semoulerie, la brasserie marseillaises réclament les céréales que leur envoient l'Algérie et la Tunisie. Les grandes raffineries expliquent le maintien des relations séculaires avec les Antilles. Les colonies ne fournissent qu'une faible partie des graines et fruits oléagineux que triturent et transforment les industries des corps gras. La tannerie, la cordonnerie, la maroquinerie emploient les peaux et les pelleteries brutes. Les exportations coloniales de Marseille ne sont pas moins alimentées par ces mêmes industries. Qu'il suffise de rappeler les vêtements confectionnés, les ouvrages de cordonnerie, les semoules et pâtes alimentaires, les farines, les poteries, les peaux préparées, les huiles, les bougies, les savons, les sucres raffinés, les matériaux à bâtir, les produits chimiques, sans épuiser une trop longue nomenclature.

Enfin, il est un facteur dont l'action n'est pas facile à juger et moins encore à mesurer, c'est l'habileté et l'énergie des négociants eux-mêmes. Les Marseillais n'ont jamais eu au-dehors bien bonne réputa-

tion. Déjà, du temps de Colbert, qui les tenait en piètre estime, ils passaient pour préférer un peu trop leurs plaisirs au travail. Comme l'intendant Arnoul l'écrivait au grand ministre, on les croyait capables d'abandonner les meilleures affaires pour les délassements de la bastide. Les économistes du temps de la Restauration leur reprochaient encore de ne pas savoir tirer profit d'une des plus belles situations du monde. Une tradition depuis si longtemps établie ne peut manquer d'avoir quelque fondement. Sous le beau ciel de Provence on aime volontiers à se laisser vivre.

Cependant, les Marseillais ont été jugés trop sévèrement et injustement par les Français du Nord comme ceux-ci le sont eux-mêmes par nos voisins d'Outre-Manche ou d'Outre-Rhin. Des observateurs superficiels n'ont vu que les dehors, souvent trompeurs. Les Marseillais poussent d'ailleurs à l'excès ce défaut des Français de se railler eux-mêmes en présence des étrangers. Le type bien connu du Marseillais de comédie existe; on le coudoie tous les jours et on aime à le rencontrer amusant et sympathique. Mais tous les Marseillais ne sont pas calqués sur lui. L'homme du Nord, habitué à l'effort silencieux du cabinet, est quelque peu déconcerté par leurs façons de travailler. Accoutumés à vivre au dehors, ils savent parler et agir utilement, aux longues séances de la Bourse, aux terrasses des cafés, au cercle, au hasard des rencontres de la rue. Tel qui paraît à l'étranger flâneur, inoccupé ou parleur exubérant, n'en est pas moins commerçant avisé et actif. Marseille est comme une grande foire toujours ouverte, où beaucoup d'affaires se traitent en plein air.

Ajoutons que les éléments étrangers qui affluent journellement dans la vieille cité et la rajeunissent sont un utile ferment d'activité. Colbert pensait que, pour stimuler la paresse et la négligence des habitants, il fallait y attirer des familles d'autres parties de la France qui donneraient le « branle » au grand mouvement commercial qu'il rêvait. Son vœu a été réalisé à souhait, puisque la population marseillaise s'était rapidement accrue au XVIII^e^ siècle, malgré la peste de 1720. Bas-Alpins, Cévenols, Francs-Comtois, Vosgiens, Alsaciens-Lorrains, Suisses, Allemands, Italiens, Grecs, ces nouveaux venus ont souvent fourni les hommes d'initiative qui ont le mieux travaillé pour la grandeur de Marseille. Quoi d'étonnant à cela ! Les éléments jeunes d'une population, venus à la recherche de la fortune, ne sont-ils pas toujours les plus actifs ? Combien Paris ne doit-il pas aux Parisiens d'adoption ?

Enfin, l'histoire est là, surtout, pour corriger l'opinion qu'on peut avoir des Marseillais. Il est trop simple, en vérité, de leur reprocher les avantages de leur situation et le peu de parti qu'ils en tirent. Cette situation est loin d'avoir toujours été privilégiée. La vieille cité a traversé une série de crises terribles ou douloureuses dont elle s'est relevée avec une facilité qui permet d'admirer la ténacité de ses habitants, leur souplesse à s'accommoder aux nécessités présentes, leur ingéniosité à trouver les remèdes nécessaires. Quand les circonstances ont été réellement favorables, comme à l'époque des croisades au XVI^e^ siècle, ou même au milieu du XIX^e^ siècle, la métropole provençale a eu des moments d'éclat qui font honneur à l'initiative de ses négociants. Le défaut qui les a empêchés souvent de faire de grandes choses c'est le manque d'esprit d'association qu'on leur a reproché avec raison. Les jalousies mesquines ou les ambitions rivales, obstacles au groupement des capitaux et des personnes, sont encore funestes à la vieille cité. Sont-elles une conséquence de la diversité des éléments qui ont toujours composé sa population ? Faut-il les regarder plutôt comme un héritage de ces vieilles dissensions qui agitaient les turbulentes républiques du moyen âge, dans une ville qui a toujours excité les défiances par le caractère indiscipliné et frondeur de ses habitants ?

En définitive, quelles que soient les restrictions à faire, on peut croire que les qualités des négociants de Marseille n'ont pas peu contribué à l'essor de son commerce, particulièrement avec les colonies.

De ces diverses influences favorables, il y en a une, celle de la situation, qui a été souvent regardée comme la plus puissante, qui ne l'est plus, tout au moins aujourd'hui, et qui est destinée à décroître toujours davantage. Plus la navigation maritime ira perfectionnant ses procédés et diminuant ses frais de transport, moins la position de Marseille en face de l'Algérie et à proximité de Suez lui assurera un privilège important.

Dès aujourd'hui, les prix de fret sont tombés tellement bas qu'une cargaison peut être transportée dans un port plus éloigné de quelques centaines, ou même de quelques milliers de kilomètres, sans supporter des frais beaucoup plus élevés. Et même le prix du fret entre deux ports est déterminé bien plus par un ensemble de circonstances économiques que par la distance à parcourir. C'est ainsi, par exemple, que, par suite de la fréquence des relations avec Londres, on a vu le prix

du fret de Bassora pour Marseille plus élevé de 5 à 6 shellings que pour le port anglais ; pour Smyrne, on a payé 20 shellings de plus par tonne et, pour Port-Saïd, le prix a été le même, bien que la distance soit presque moins grande de moitié.

Aussi, les relations maritimes entre les ports d'Europe et les pays lointains dépendent surtout des besoins économiques de la région dont ils sont à la fois les débouchés et la porte d'entrée ; c'est à ce point de vue qu'il faut examiner leur position géographique pour comprendre leur rôle, au lieu de regarder leur situation vis à vis des pays étrangers. Pour le cas qui nous occupe, ce n'est pas le port le plus rapproché des colonies qui est le mieux placé ; c'est celui qui a les communications les plus faciles et les moins coûteuses avec les centres français ou européens qui ont des relations avec les colonies.

Toutefois, la proximité de celles-ci est encore à envisager pour expliquer le point de départ des grandes lignes postales de paquebots pour lesquels la consommation de charbon est considérable à cause de leur vitesse, et dont les passagers regardent comme importante l'économie de quelques instants de traversée. Marseille gardera donc ses services postaux, mais là sera borné l'avantage, considérable encore, dû à sa position. Le rôle de ceux-ci sera limité au transport des passagers et des colis postaux ou de quelques marchandises riches, car la séparation se fera de plus en plus nette entre les lignes postales et les lignes commerciales.

C'est parce que nos négociants et armateurs, quelque peu routiniers, ont tardé à se rendre compte des révolutions accomplies dans les transports maritimes que Marseille a pu profiter des avantages supposés de sa situation plus longtemps qu'elle n'eût dû l'espérer. Elle bénéficiait de la croyance persistante à une vérité d'autrefois devenue en grande partie un préjugé. C'est grâce à elle que nos ports de l'Océan restaient sans relations avec nos colonies méditerranéennes ou avec celles de l'Océan Indien.

Mais il n'en est plus ainsi, surtout depuis les dix dernières années. Après les armateurs particuliers, les grandes compagnies ont abandonné les vieux errements. Les Messageries maritimes elles-mêmes ont fini par comprendre qu'elles avaient intérêt à multiplier leurs points de contact avec le continent : leurs grands cargo-boats nouveaux vont commencer leur chargement à Anvers, Dunkerque, Le Havre, avant de partir définitivement de Marseille pour l'Indo-Chine, ou de terminer leur déchargement dans les mêmes ports.

Depuis plus longtemps déjà les armateurs de l'Océan se sont enhardis à envoyer leurs vaisseaux en Algérie. Dès avant 1870 les Dunkerquois allaient y chercher les laines ; depuis, les expéditions pour la grande colonie africaine ont suivi une progression remarquable, comme l'indique le tableau suivant.

Mouvement de la navigation (entrées et sorties) entre les ports de l'Océan et l'Algérie (tonneaux de jauge).

	1867		1876		1895		1902		1903	
	nav.	ton.	nav.	ton.	nav.	ton.	nav.	ton.	nav.	ton.
Le Havre...	1	364	10	3.400	68	69.000	47	40.700	48	33.900
Bordeaux (1)	1	193	6	2.700	151	121.000	92	83.500	116	103.300
Dunkerque .	69	11.125	170	65.364	104	97 100	53	64.200	87	97.200
Rouen.....	5	769	7	2.442	122	119 600	163	254.100	163	266.500
St-Nazaire ..	3	1.363	1	239	25	20 045	33	37.000	16	20.600
Nantes	13	1.987	—	—	5	2.681	12	8.500	29	21.000
La Rochelle.	—	—	—	—	83	59.045	41	35.200	32	39 100

Les relations du Havre et de l'Algérie sont même, en réalité, plus importantes, car les bâtiments de la Compagnie Havraise péninsulaire (ligne de Madagascar), qui y font escale, ne figurent pas dans les chiffres ci-dessus. Mais c'est Rouen qui, maintenant, vient nettement au premier rang, ce qui n'a rien d'étonnant, si l'on réfléchit que ce port est le mieux placé pour alimenter économiquement de produits algériens le grand marché parisien.

Une proportion de plus en plus grande des vins algériens prend la route de l'Océan et particulièrement de l'estuaire de la Seine. Déjà, en 1896, le mouvement était si marqué que la Chambre de Commerce de Marseille s'en alarmait et s'en plaignait amèrement dans son Rapport annuel au ministre. Elle était dans son rôle en s'inquiétant de cette déviation d'une branche du trafic algérien. Elle pensait justement que la réduction des tarifs exorbitants de chemin de fer, et surtout l'amélioration de nos voies navigables, permettraient à Marseille d'en retenir une plus grande partie. Mais le phénomène est tout naturel et ne peut que s'accentuer. Il est évident que ce sont nos régions du Nord-Ouest qui ont le plus besoin pour leur consommation de vins étrangers, or, il est tout naturel qu'elles reçoivent ces

(1) Au sujet du rôle de Bordeaux, voir le supplément au n° 10 du Bulletin de l'Office du Gouvernement général de l'Algérie (1905) : *L'Algérie et le port de Bordeaux*.

vins par nos ports de la Manche : une barrique de vin d'Algérie expédiée par cargo-boat au Havre ou à Rouen et de là, par bateau, à Paris ou dans le Nord, y arrivera forcément à meilleur compte que par Marseille. Vouloir que tous les vins d'Algérie entrent en France par Marseille, c'est comme si le Havre, ou tout autre port français de la Manche, prétendait être le port naturel d'importation des charbons anglais pour toute la France. A la concurrence des ports de l'Océan, il faut ajouter celle de trois ports méditerranéens : Cette, Port-Vendres et Saint-Louis-du-Rhône. Le mouvement entre Cette et l'Algérie, nécessité surtout par le commerce des vins, a dépassé 323.000 tonnes en 1903.

Pour la Tunisie ou nos colonies de l'Orient c'est encore Dunkerque qui semble avoir pris les devants. Le port flamand est en relations suivies avec l'Indo-Chine depuis 1888, avec la Tunisie depuis 1891. Le Havre a suivi l'exemple (1). Les grands ports de l'Océan figurent dans le mouvement de la navigation coloniale avec les chiffres suivants pour les deux années 1902-1903 :

Bordeaux, 550.000 tonneaux ; Rouen, 522.000; Dunkerque, 489.000; Le Havre, 383.000 ; Nantes, 123.000 ; Saint-Nazaire, 92.000 ; La Rochelle, 75.000. Le total s'élève à 2.234.000 tonneaux et à 3.231.000 si on ajoute les chiffres de Cette, Port-Vendres et Saint-Louis.

Que faut-il penser de cette évolution qui ne fait que commencer ? Marseille est-elle menacée de ne plus rester la métropole coloniale du XX^e^ siècle? L'étude des dix dernières années ne semble pas l'indiquer.

Voici quel a été le mouvement de la navigation entre le port provençal et les colonies en 1902 et en 1903 :

	MOUVEMENT COLONIAL	MOUVEMENT TOTAL (entrées et sorties réunies sans le cabotage)
1902. ..	2.938 nav. : 2.508.000 tx.	8.704 nav. : 10.368.000 tx.
1903....	2.959 » 2.526.500 tx.	9.261 » 11.335.000 tx.

Le chiffre des navires s'est abaissé depuis 1896, conformément à l'évolution générale de la grande navigation, mais le tonnage est sensi-

(1) Mouvement entre Dunkerque et l'Indo-Chine : 1888 = 5 nav., 6.000 tx ; 1896 = 10 nav., 10.800 tx ; 1902 = 36, 87.800 tx ; 1903 = 33, 82.600 tx. — Entre Dunkerque et la Tunisie : 1891 = 19 nav., 13.000 tx ; 1896 = 23 nav., 19.000 tx ; 1902 = 40, 40.900 tx ; 1903 = 24, 27.000 tx. — Entre le Havre et l'Indo-Chine : 1902 = 9, 25.100 ; 1903 = 5, 15.100. — Entre le Havre et Madagascar : 1902 = 22, 37.700 ; 1903 = 15, 26.400.

blement supérieur à celui de la moyenne quinquennale 1892-96 qui n'était que de 1.940.000 tonneaux. La proportion est moindre pourtant par rapport à l'ensemble du mouvement du port qui s'est accru plus rapidement encore. La navigation coloniale représentait alors les deux septièmes de ce total ; elle ne compte plus même pour le quart.

De même la prépondérance de Marseille sur les autres ports français est moins marquée :

	MOUVEMENT COLONIAL DE LA FRANCE	MOUVEMENT COLONIAL DE MARSEILLE
1896...	6.031 n. : 3.596.000 tx.	3.057 n. : 2.186.000 tx. = 61 o/o du total
1903...	5.058 » 4.378.000 tx.	3.861 » 2.526.500 tx. = 57.7 »

En ne tenant compte que des chiffres des statistiques du ministère du commerce, les relations maritimes ont pris, depuis 1896, un grand développement avec l'Indo-Chine, le Sénégal, la côte occidentale d'Afrique ; elles n'ont que peu augmenté avec l'Algérie, la Tunisie, la Guyane et sont restées stationnaires avec l'Océanie, Madagascar, la Guadeloupe, les pêcheries de morues ; elles ont considérablement baissé avec la Guadeloupe.

Même augmentation absolue du commerce colonial de Marseille, même diminution faible d'importance relative (1) :

	Import. à Marseille	Export. de Marseille	Total	Total pour la France
1896..	161.578.000	341.299.000	502.878.000	813.483.000
1902..	225.204.000	337.646.000	562.850.000 (+ 59.972.000)	1.095.457 000
1903..	220.730.000	370.240.000	590.970.000 (+ 88.092.000)	1.105.900.000

Malgré cette progression sérieuse, la part de Marseille dans le commerce colonial de la France a oscillé entre 47 et 53 o/o de 1899 à 1902 ; en 1902 elle n'a été que de 51 o/o dont 44 aux importations et 57 aux exportations : en 1896 elle dépassait 60 o/o.

Le fléchissement est beaucoup moins sensible si on compare les mêmes chiffres à ceux du commerce total de Marseille, qui s'est élevé à 2.291 et 2.371 millions en 1902 et 1903. Ils représentent un peu moins du quart des chiffres d'ensemble, tandis qu'ils dépassaient un peu cette proportion en 1896.

(1) Commerce général, sans le numéraire.

Les principaux éléments des échanges de Marseille avec les colonies sont restés à peu près les mêmes. Toutefois, quelques années ont suffi pour amener des modifications sensibles dans leur importance relative (1) :

Principales importations des colonies à Marseille
(Valeur en milliers de francs)

	1903	Moyenne 1902-03		1903	Moyenne 1902-03
Animaux vivants.	53.023	48.507	Huile de palme..... .	6.191	5.710
Céréales.....	39.020	45.613	Fruits de table.....	6.283	5.682
Graines et fruits oléag..	34.487	31.252	Caoutchouc	2.298	4.446
Vins.....	18 958	16.302	Poissons.....	3.5 9	4 081
Sucres.....	12.722	10.109	Laines	2.897	2.188
Riz	5.574	8.230	Légumes frais..	2.071	2.481
Peaux et pelleteries brutes	8.511	7.773	Pommes de terre.....	1 892	1.515
Huiles fines.....	4.693	5.971			

On remarquera l'accroissement considérable des graines oléagineuses auxquelles vient se joindre l'huile de palme. C'est que l'huilerie marseillaise est dans une période de brillante activité tandis que, quelques années auparavant, elle avait traversé une crise. Les moutons et bœufs, ainsi que les blés d'Algérie, sont devenus l'objet d'achats beaucoup plus importants, tandis que ceux des vins ont diminué parce qu'ils ont pris de plus en plus le chemin de Rouen ou des autres ports de l'Océan. Les riz d'Indo-Chine sont beaucoup plus demandés, spécialement pour la réexportation au Sénégal, tandis que les raffineries marseillaises font venir beaucoup moins de sucres coloniaux. L'importation des oranges et autres fruits algériens a doublé, tandis que celle des primeurs a quelque peu baissé; il est vrai que les douanes comptent à part les pommes de terre dont les entrées ont plus que quintuplé. Enfin l'introduction du caoutchouc dans cette liste atteste à la fois l'importance nouvelle de ce produit colonial et l'activité des fabriques de Marseille qui l'emploient.

Au total, la diminution des achats de quelques articles est largement compensée par l'augmentation bien plus forte des chiffres de quelques autres, et ce n'est pas l'étude de ces importations qui nous fournit des explications sur la diminution toute relative du rôle

(1) Cf. le tableau de la page 544.

colonial de Marseille. Il n'en est peut-être pas de même si on examine les exportations.

Principales exportations de Marseille aux colonies
(valeur en milliers de francs)

	1903	Moyenne 1902-03		1903	Moyenne 1902-03
Tissus de coton.....	30.661	32.862	Huiles.....	5.4 8	5.556
Out. et ouvr. en métaux.	17.512	17.716	Savons.	7.259	5.163
Vins	11.806	12.567	Bougies.....	3.024	4 959
Vêtem. et pièc. de linger.	10.273	11.440	Bimbelot. (jeux, jouets).	4 411	4.735
Poter., verres, cristaux.	15.592	12.207	Semoules en gruau.....	6 129	4.720
Ouvrag. en peau ou cuir.	9.351	9.661	Sucres raffinés.....	5.576	4.530
Peaux préparées.....	9.713	9.437	Machines et mécaniques.	4.(63	4.098
Farines	7.359	7.653	Bière.....	3.224	3.500
Briques, tuiles.....	7.569	7.584	Riz..... .	3.712	3.392
Café.....	6.635	6.140	Ciment, chaux.....	3.261	3.025
Fromages et beurres ...	5.520	5.895			

La France trouve depuis quelques années un débouché beaucoup plus large pour ses produits dans ses colonies. Or, l'ensemble des principales exportations marseillaises est resté presque stationnaire. Pour les seize articles qui venaient en tête, en 1896, la vente n'a passé que de 151.600.000 francs à 155 millions. Comme pour les importations, le rang d'importance n'est pas resté le même (1) et les fluctuations ont été assez fortes pour plusieurs marchandises Ce qu'il pourrait y avoir d'inquiétant pour Marseille, si le mouvement continuait, c'est qu'il y a eu baisse très nette dans l'exportation de plusieurs produits de l'industrie marseillaise tels que semoules (10.156.600 et 4.720.000 fr.), ouvrages en peau et cuir (15.252.000, 9.661.000), vêtements confectionnés (17.744.000, 11.440.000). Les minoteries coloniales ont déjà arrêté les progrès des ventes des farines marseillaises (7.675.000, 7.653.000). D'autres articles marseillais ou provençaux ont trouvé, il est vrai, un écoulement plus abondant. Le progrès a été très marqué pour les poteries et verres (7.627.000, 12.207.000), les sucres raffinés (1.300.000, 4.530.000), les briques et tuiles (2.407.000, 7.584.000), moins accentué pour les savons (4.183.000, 5.163.000) ; très faible pour les huiles (5.193.000, 5.556.000) et les bougies (4.534.000, 4.959.000). Mais la compensation n'est pas suffisante et il est à craindre que, dans

(1) Cf. le tableau de la page 546.

l'ensemble, l'exportation des usines et manufactures marseillaises aux colonies n'ait fléchi ou ne soit, tout au moins, restée stationnaire.

Enfin, il est intéressant d'établir quelle est, au début du xx^e^ siècle, l'importance du commerce de Marseille et des autres ports français avec les diverses colonies.

Commerce de Marseille avec les Colonies françaises (en francs) (1).

	Importations à Marseille	Exportations de Marseille	Total 1903	Total 1902-1903	Total pour la France 1903
	—	—	—	—	—
Algérie.....	122.273.000	211.327.000	333.600.000	658.030.000	526.723.000
Tunisie.....	32.769.000	58.693.000	91 462.000	162.621.000	87.946.000
Indo-Chine ...	12.919.000	39.880.000	52.799.000	109.108.000	114.081.000
Inde française	18 802.000	1.959.000	20.761.000	47.070.000	12.818.000
Madagascar....	5.090.000	15.277.000	20 367.000	42.719.000	37.729.000
Côte occidentle.	8.930.000	14.538 000	23 468.000	39.872.000	24.731.000
Sénégal.....	11.977.000	8.122.000	19.099.000	33.136.000	55.017.000
Réunion	6.219.000	7.260.000	13.479.000	31.562.000	30.411 000
Guadeloupe....	5.019.000	1 673.000	6.692.000	12.505.000	25.717.000
Calédonie.. ...	328.000	5.311.000	5.639.000	12.389.000	9.985.000
Martinique.....	2.282.000	2.246.000	4.528.000	7.826 000	23.937.000
Saint-Pierre...	1.814,000	265.000	2.079.000	5.276.000	11.748.000
Mayotte.....	1.750.000	1.064 000	2.814.000	4 619.000	2.847.000
Guyane.....	»	2.291.000	2.291.000	4.168.000	18.208.000
Côte des Somalis	»	»	»	»	1.904.000
Taïti.....	558.000	334 000	892.000	1.670.000	1.513.000
TOTAUX...	220 730.000	370.240.000	590.970.000	1.172 571.000	985.322.000

Ainsi, il n'y a que deux parties de notre domaine où la prépondérance commerciale des Marseillais soit tout à fait écrasante, à Pondichéry et en Tunisie. Dans l'Inde, l'achat des arachides, dont le commerce très menacé, autour de 1896, s'est relevé depuis, et celui des

(1) Ce tableau a pu être dressé grâce aux précieuses statistiques relevées depuis quelques années, sur les Etats de douane, par la Chambre de Commerce de Marseille. Je remercie M. le Secrétaire de la Chambre d'avoir bien voulu me les communiquer. Malheureusement, il existe de graves défauts de concordance, pour certaines colonies (spécialement pour l'année 1903), entre les statistiques coloniales publiées par le ministère des colonies et les Etats de douane du port de Marseille. Ainsi, les statistiques coloniales indiquent 68.000 tonnes d'arachides décortiquées exportées de nos établissements de l'Inde (1903), dont 47.995 importées en France. Les Etats de douane en comptent 50.367 importées par le seul port de Marseille (commerce général). Bien qu'il s'agisse de poids brut d'un côté, de poids net de l'autre, un pareil écart ne devrait pas exister. D'autre part, ces 50.367 tonnes sont évaluées par la Chambre de Commerce (au prix officiel de 310 fr. la tonne) à 15.613.000 francs, tandis que la totalité des 68.000 tonnes ne compte dans les statistiques coloniales que pour 11.393.000 francs. Il est regrettable que les chiffres de statistiques officielles de sources différentes ne soient pas plus facilement comparables. — Il n'y a aucune rubrique dans les Etats de douane pour la côte des Somalis.

guinées, sont destinés à rester entre leurs mains, mais il leur sera peut-être difficile de conserver plus des quatre cinquièmes du trafic de la Tunisie qui désire ardemment multiplier ses débouchés en France aussi bien qu'au dehors. Déjà Marseille n'attire plus les deux tiers du commerce algérien, proportion certainement inférieure aux périodes antérieures. Bien que l'attention de ses négociants, aidés par l'action lyonnaise, soit spécialement portée vers Madagascar, près de la moitié des échanges de la grande île est faite avec les ports de l'Océan. La côte occidentale d'Afrique entretient déjà d'importantes relations avec eux malgré que les maisons marseillaises y soient encore toutes puissantes. Quant à l'Indo-Chine, très peu de ses produits entrent dès à

Part de Marseille dans le commerce de la France avec ses colonies (1902-1903) (1)

	1902	1903		1902	1903
Inde francaise...	89,6	162,0 (!) o/o	Nouvelle-Calédonic.	31,3	56,4 o/o
Tunisie.....	80,3	103,9 (!)	Réunion.....	30,8	44,2
Mayotte.....	42,8	98,8	Sénégal.....	24,7	34,7
Côte occ. d'Afr.	45,9	94,9	Guadeloupe..... ..	26,6	26,0
Algérie.....	59,4	63,3	Martinique.....	12,2	18,9
Taïti...	48,6	58,9	Guyane.....	14.1	12,5
Madagascar.....	51,2	54,7	Saint-Pierre et Miq.	6,7	17,7
Indo-Chine.....	41,9	46,3			

présent en France par la *Porte de l'Orient*. Si les marchandises françaises se mettaient à emprunter aussi la voie de Dunkerque et du Havre pour arriver à notre grande colonie asiatique, Marseille n'aurait alors qu'une part secondaire à son trafic. Enfin, le fait le plus saillant des dernières années c'est la diminution des échanges entre le grand port méditerranéen et nos vieilles colonies. Déjà, bien avant 1896, Marseille était supplantée au Sénégal par Bordeaux, à la Martinique à la fois par Bordeaux et le Havre ; mais elle occupait de beaucoup la première place à la Guadeloupe. Elle l'a perdue et ne fait plus avec nos deux Antilles qu'un commerce assez médiocre ; elle ne prend plus qu'une part très faible à celui de la Guyane et a limité encore ses achats auprès de nos pêcheurs de Terre-Neuve. La diminution du

(1) Ce tableau est malheureusement moins instructif qu'il ne pourrait l'être sans les divergences des statistiques officielles. Voir la note précédente.

rôle de Marseille peut donc s'expliquer en partie par une sorte de resserrement de son marché colonial.

En définitive il ne faut rien exagérer. La situation est un peu moins brillante pour Marseille qu'il y a dix ans, elle l'est pourtant encore. La prépondérance du port méditerranéen n'a pas continué de devenir plus marquée ; elle a même un peu décliné. Reconnaissons qu'un partage moins inégal du trafic colonial de la France entre nos grands ports est plus conforme aux besoins économiques du pays et plus favorable au développement de nos colonies. Si l'essor de celles-ci et de leur commerce, tel que nous pouvons l'espérer au xx^e^ siècle, profitait proportionnellement davantage à nos ports de l'Océan qui desservent certainement beaucoup plus de la moitié du territoire français, il n'y aurait pas à s'en étonner et encore moins à le regretter.

Que Marseille, en effet, au lieu de concentrer dans ses bassins 60 ou 50 o/o du commerce colonial, n'en garde plus que 40 o/o, ou même un peu moins, elle resterait cependant le grand port colonial français. N'est-elle pas de beaucoup la première place maritime de la France ? Pourtant sa part dans notre commerce général n'a été que de 18 à 20 o/o ces dernières années. Les échanges avec nos colonies équivalent au quart environ du total de son trafic ; quand la proportion tomberait au cinquième, elle resterait bien supérieure à celle du commerce colonial dans tout autre port français. Supposons que les échanges avec nos colonies atteignent 2 milliards dans un temps plus ou moins éloigné du xx^e^ siècle et que Marseille, au lieu d'avoir doublé sa part dans le même temps, l'élève seulement à 800 millions, n'y aurait-il pas là de quoi satisfaire toutes les ambitions de ses négociants ?

Mais il n'est même pas sûr qu'ils aient besoin de les réduire et l'optimisme ne leur est pas interdit. On verra plus loin, en essayant de risquer quelques prévisions d'avenir, qu'il n'est pas impossible que Marseille accentue au xx^e^ siècle la prépondérance de son rôle colonial ou, tout au moins, qu'elle la maintienne.

Se borner à parler de l'activité de la navigation et de l'importance du trafic du grand port méditerranéen serait donner une idée incomplète des services qu'il rend à nos colonies. Tout au moins est-il nécessaire de rappeler, sans y insister, que Marseille, à côté de notre grand arsenal maritime de Toulon, tient une place à part dans l'organisation de la défense de notre empire d'outre-mer. Durant la période

d'expansion, l'importance de sa flotte et la puissance de l'outillage de ses bassins ont singulièrement facilité le transport de nos troupes coloniales, des armes, des munitions, des approvisionnements. L'expédition de Madagascar a donné, il n'y a pas longtemps, l'occasion d'admirer ses ressources. Dans cette dernière grande campagne coloniale, ce qui fut peut-être le mieux réussi, sans donner prise à la critique, c'est la rapidité et la bonne conduite des opérations d'embarquement.

Aujourd'hui l'ère des conquêtes parait pour longtemps fermée, mais la défense de nos colonies, en cas de soulèvement ou de guerre européenne, pourrait nécessiter l'envoi rapide de renforts aux troupes qui les occupent. C'est le port de Marseille qui serait encore appelé à prouver que l'organisation de ses services est à la hauteur de tous les besoins. En prévision de pareilles éventualités et pour éviter tout retard, une récente décision vient de le désigner comme quartier général et lieu de garnison de toute une brigade de notre nouvelle armée coloniale.

Il faut espérer que tout conflit armé pourra être évité d'ici longtemps. Mais, en pleine paix, la relève des troupes qui viennent se reposer dans la mère-patrie ou qui ont terminé leur période de service militaire, leur équipement, leur ravitaillement, exigent des transports et une organisation toute spéciale. Marseille en est le principal centre. C'est pourquoi le service colonial, dirigé par un commissaire des colonies, a, dans ce port, une importance particulière. La construction d'un vaste et bel hôtel, à la fois digne du rôle considérable qu'il est appelé à remplir et propre à assurer son bon fonctionnement, vient d'être décidée et commencée.

Ainsi, que l'on considère à tous les points de vue les relations entre la France et ses possessions de par-delà les mers, le rôle de Marseille l'emporte de beaucoup sur celui de toutes nos grandes places maritimes. Par la multiplicité de ses lignes de navigation et des voyages irréguliers, par l'afflux des passagers et des marchandises, par les ressources fournies à ceux qui ont la charge d'assurer la sécurité de la plus grande France, Marseille est bien le grand port colonial de la France.

CHAPITRE XIX

MARSEILLE MÉTROPOLE COLONIALE DE LA FRANCE : CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES D'AVENIR.

Le XIX^e^ siècle, encore tout près de nous, est déjà pourtant le passé. Dans les derniers cent ans qui viennent de s'écouler, les Marseillais, dégagés de toute entrave par la liberté donnée au commerce et à la navigation, ont pu donner carrière à leur initiative. Aussi ils ont ajouté une dernière page, la mieux remplie, la plus brillante, à leur longue histoire coloniale. L'expansion française a largement profité de leurs efforts.

Dans leurs entreprises on retrouve les Marseillais du XIX^e^ siècle héritiers des traditions de leurs devanciers. Ils ont prouvé au plus haut degré leur hardiesse et leur patience, ces deux qualités indispensables à tous les colonisateurs. Mais leur activité a continué d'être caractérisée par des marques bien distinctives. Les Marseillais supportent mal la tutelle du gouvernement ; ils aiment agir par eux-mêmes. Ils poussent plutôt trop loin l'esprit d'indépendance et s'associent difficilement entre eux ; c'est là leur principal défaut. De plus, en dépit de leur réputation méritée de grands parleurs et de hableurs, ce sont des négociants singulièrement avisés. Là où ils ont été laissés libres par le gouvernement ils ont en général réussi. Leur colonisation, exempte de violence et de contrainte vis-à-vis des indigènes, particulièrement humaine, a été aussi très pratique ; on pourrait l'appeler la colonisation des résultats. Commerciale toujours, puisqu'elle est l'œuvre de négociants, mais conduite avec une grande largeur de vues. Plus encore qu'au XVIII^e^ siècle ces négociants ont été des premiers à comprendre l'importance de la colonisation agricole ; à la tenter, comme en Algérie dès 1830 ou à Madagascar vers 1820 ; à la provoquer,

comme au Sénégal et sur la côte occidentale, où les indigènes ont appris d'eux à cultiver le palmier à huile. Qu'on revoie les plans de grandes compagnies dressés par Alfred Rabaud, Marseillais de vieille souche et de caractère, entre 1860 et 1885, les entreprises agricoles y tiennent toujours une place.

Depuis que notre nouvel empire colonial a été constitué, Marseille participe très activement à sa mise en valeur. Elle a fourni de nombreux colons à l'Algérie, elle en a attiré plus encore par le rayonnement de son influence ; dans toutes nos possessions elle est largement représentée par des négociants, des industriels, des agriculteurs, des fonctionnaires.

Elle est le grand marché français des produits coloniaux, le principal débouché ouvert à nos colons. Assurer l'écoulement de ses denrées n'est-ce pas le plus grand service qu'on puisse rendre actuellement à l'agriculture coloniale, le meilleur moyen de lui donner confiance dans l'avenir ? Nos possessions tropicales ont de vastes étendues de terres incultes, fertiles, toutes propres à porter des récoltes trop analogues. Concurrentes entre elles, elles ont encore à compter avec les colonies étrangères et avec les pays tropicaux indépendants. Par l'accroissement des plantations tropicales, il y a déjà menace de surproduction et avilissement des prix pour plusieurs des principales denrées coloniales, sucre, café, poivre et autres épices. Le même danger est imminent pour d'autres produits. Aussi les intermédiaires, tant décriés, sont-ils plus que jamais nécessaires pour trouver des consommateurs aux producteurs. Autrefois, la politique coloniale avait surtout pour but de se procurer, en abondance et à bon compte, les produits exotiques ; dès maintenant, il faut s'inquiéter de trouver à les vendre. Marseille est pour eux un débouché d'autant plus précieux qu'elle le leur fournit elle-même, sans avoir recours à des consommateurs français ou étrangers. Ses industries, dont l'essor récent ne fait que commencer, sont, pour nos colons, une sécurité présente et un gage d'avenir.

Elle est, en même temps, la principale porte de sortie des marchandises françaises destinées à la France du dehors. Plus donc que ceux de tout autre port ses négociants s'adressent aux manufacturiers français, de préférence à ceux de l'étranger, pour satisfaire leur clientèle coloniale. S'il faut louer l'initiative des industriels, qui se sont enfin décidés, depuis quelques années, à fabriquer spécialement des

produits en rapport avec les ressources et avec les goûts des indigènes, nos sujets, les négociants des ports, leurs intermédiaires, les ont certainement poussés et aidés à entrer résolument dans cette voie. Ceux de Marseille leur ont rendu, à cet égard, ou peuvent leur rendre plus de services que tous les autres.

Par l'antiquité et la continuité de ses traditions, par la grandeur actuelle de son rôle, Marseille mérite bien le nom, qui lui a été déjà donné, de métropole coloniale de la France. C'est parce qu'elle en est consciente qu'elle a été la première à créer chez elle, il y a quelques années, un enseignement colonial supérieur, complétant son Institut colonial, création plus ancienne, due à l'intelligente initiative du docteur Heckel. Cet enseignement est destiné à la fois à de jeunes étudiants, futurs négociants, industriels ou colons, et au grand public dont l'opinion aura, longtemps encore, grand besoin d'être éclairée. L'idée était féconde puisqu'elle a été reprise successivement à Lyon, à Bordeaux, à Nancy, où l'exemple de Marseille a été suivi autant que les ressources locales le permettaient.

Tout récemment, un enseignement plus spécial et non moins utile vient d'être créé par l'initiative marseillaise. L'organisation sanitaire et les services d'hygiène ont fait dernièrement de grands progrès dans nos possessions, mais il en reste un autre à accomplir, c'est la préparation spéciale à donner dans la métropole aux futurs médecins coloniaux. Dans aucun centre d'études médicales ceux-ci ne peuvent trouver un milieu plus propice que le grand port colonial où affluent les malades, les anémiés, les convalescents de toutes nos colonies tropicales. Pour compléter cette perpétuelle leçon de choses, des chaires spéciales pour l'étude de la pathologie, de la thérapeutique, de l'hygiène aux colonies, ont été instituées à l'école de médecine il y a plusieurs années. Enfin, Marseille, forte de cette initiative et des avantages qu'elle présente, a réclamé et obtenu que la nouvelle Ecole de santé, créée par le ministère des colonies, fût établie chez elle. Elle achèvera de donner un caractère bien local à l'enseignement supérieur de la grande cité, qui commence à devenir le grand foyer de hautes études qu'elle devrait être, qu'elle serait plus encore si le gouvernement écoutait ses vœux.

Mentionnons aussi le projet à l'étude, lancé encore par le docteur Heckel, comme tant d'autres idées fécondes, d'un Institut colonial indigène. Faire venir en France une élite peu nombreuse de jeunes

gens de familles indigènes notables, leur faire connaître notre pays, notre civilisation, par un séjour de plusieurs années, et les leur faire aimer, les rapprocher en même temps les uns des autres, les habituer à penser, à sentir en commun, leur faire apprécier la solidarité qui les unit sous la tutelle française, tel est le but poursuivi. Il est grand, noble, digne de la France ; il n'est pas utopique, à condition qu'on ne se flatte pas de trop obtenir et surtout de réussir complètement dès les premiers essais. C'est à Marseille seulement, la ville au climat favorable, aux mœurs accueillantes, à la vie intense et instructive, qu'il est réalisable.

Qu'est-ce que l'avenir réserve à la métropole coloniale ? Dans le passé, ses négociants et ses armateurs ont été des pionniers à côté des Normands et des Bretons, les hardis marins de l'Océan. Actuellement le rôle de nos grands ports ne peut plus être aussi grand qu'il l'a été sous l'ancien régime, ni même encore au XIX^e^ siècle. L'ère des expéditions maritimes aventureuses, des explorations hardies, des fondations hasardeuses de comptoirs est passée. Il s'agit de développer normalement et en toute sécurité des colonies constituées et régulièrement organisées. Elles commencent à être connues dans les coins les plus reculés du pays, à devenir populaires, à attirer de toutes les parties du territoire des capitaux et des colons. Les ports, autrefois presque les seuls centres d'activité coloniale, quand celle-ci était presque synonyme d'action maritime, voient leur rôle diminué, restreint de plus en plus à la navigation et au commerce, traits d'union indispensables, il est vrai, à la métropole et à ses possessions, mais simples auxiliaires, quelque puissants qu'ils soient, de la véritable colonisation.

Nos colonies sont en quelque sorte pour nous la réserve de l'avenir, l'espoir suprême pour notre industrie et notre commerce qui voient se fermer devant eux successivement les marchés étrangers, d'où nous sommes évincés par le bas prix des produits concurrents et par les barrières du protectionnisme. Car ce n'est pas une crise passagère que nous traversons depuis quinze ou vingt ans déjà. Les progrès de la production continuant d'être hors de proportion avec ceux de la consommation, il faut penser qu'elle se prolongera en s'aggravant, au moins dans une période assez longue, car il est vain de pronostiquer

de trop loin l'avenir. Notre agriculture ne souffre pas moins, mais il semble, au premier abord, qu'elle n'a pas beaucoup à attendre des colonies. Elle a plus besoin, en effet, de se défendre contre l'invasion des produits étrangers, que de rechercher l'écoulement des siens. Tel n'est pas le cas, cependant, pour ses vins, pour ses betteraves, pour ses huiles, pour ses fromages et d'autres articles encore. Les colonies sont déjà des consommateurs importants de ses vins, de ses bières, de ses sucres. Elles contribuent et contribueront plus sûrement au relèvement de l'agriculture par les avantages procurés aux deux autres branches de la production française. Car n'oublions pas que tous les éléments de la vie économique du pays sont étroitement solidaires. C'est pourquoi la politique coloniale n'est pas seulement la politique des ports, des négociants, des industriels, c'est une politique nationale.

Certains protectionnistes sont tellement pressés de lui faire produire tous les fruits qu'on peut en attendre, qu'ils voudraient rétablir un régime analogue à l'ancien pacte colonial, tout au moins entourer nos possessions de barrières fortement protectrices de nos produits. S'il est légitime de considérer des colonies chèrement acquises comme des marchés privilégiés, on devrait sentir quel serait le danger d'adopter un système qui, non seulement irrite contre nous les étrangers, compromet ainsi la solidité et la durée de notre empire, mais risque d'aller contre son but même, en condamnant à la misère ou à la gêne les indigènes et les colons appelés à consommer nos produits. Mieux vaut marcher lentement et sûrement.

Ces réserves faites, il est certain qu'il faut désirer qu'au XX^e^ siècle nous vendions plus de marchandises françaises à nos colonies. La grandeur du progrès à accomplir et l'importance des bénéfices à réaliser méritent bien de susciter de grands efforts. Puissamment aidées par nos tarifs douaniers de 1892, nos industries ont déjà fait de sérieuses conquêtes. Dans la période quinquennale 1893-97, le total des importations étrangères aux colonies s'était élevé à 666.218.000 francs, celui des françaises à 513.877.000 francs seulement. Pendant les cinq années suivantes, 1898-1902, les mêmes chiffres ont été de 1.056.198.000 et 933.889.000 francs. Depuis 1899 la balance a penché de plus en plus fortement en faveur des ventes françaises. Si même on ajoute l'Algérie et la Tunisie, leur prépondérance est mieux marquée puisqu'en 1902 les étrangers n'ont pu écouler que 285.178.000 francs de leurs produits, tandis que les Français en vendaient pour 558.223.000 francs.

Mais ce n'est pas encore un chiffre d'affaires négligeable et qu'on ne puisse considérer comme largement réductible que celui de 285 millions de francs.

Si les industriels ou les agriculteurs ne s'intéressent qu'à l'accroissement des importations françaises au dehors, celui des exportations coloniales en France n'est pas moins désirable pour les négociants et armateurs de nos ports. Or, la situation n'est même pas aussi satisfaisante, car c'est à peine s'il y a eu progrès dans les dix dernières années. En 1893-97, les achats de l'étranger avaient été de 659.758.000 francs, ceux de la France et de ses colonies de 584.936.000 francs ; en 1898-1092 la proportion est restée presque la même : 884.837.000 francs contre 817.455.000. L'Algérie et la Tunisie changent encore tout à fait la comparaison, puisqu'en les comptant la France a acheté, en 1902, 457.027.000 francs de produits coloniaux, l'étranger 283.259.000 francs.

Sans doute il est normal que nos possessions ne soient pas en relations qu'avec la France. Le pacte colonial avait autrefois pour dérivatif la contrebande. Il paraîtrait aujourd'hui beaucoup plus insupportable et serait plus impossible encore à appliquer. Il y a même telles colonies, comme l'Indo-Chine, par la nature de ses productions et de ses besoins, ou comme nos établissements d'Océanie, par leur position dans le Pacifique, qui sont destinées longtemps, sinon toujours, à faire un commerce très actif en dehors de l'Europe. Mais sur le chiffre total de 568.437.000 francs auquel s'est élevé le trafic des étrangers dans nos possessions en 1902, il y a beaucoup à prendre pour nos usiniers, pour nos cultivateurs, pour nos négociants, pour nos armateurs.

Ils peuvent tout attendre surtout de l'essor économique de nos colonies. En Algérie et en Tunisie, la population indigène et le peuplement européen progressent à la fois avec la plus grande rapidité. Les 4.429.000 Algériens de 1896 étaient augmentés de 345.000 en 1901 ; en suivant le même taux d'accroissement, ils seraient plus de 10 millions dans une quarantaine d'années. L'immense domaine de l'Afrique occidentale va se repeupler sous l'heureuse influence de la paix française qui produira les mêmes heureux effets à Madagascar. Avec dix millions de travailleurs dans l'Afrique soudanaise ou guinéenne, et six ou sept sur la grande île australe, de vastes étendues de terres seront forcées de livrer les trésors latents qu'elles renferment. Il faut moins compter, sans doute, sur l'éveil rapide des populations plus arriérées et plus indolentes des régions équatoriales de notre Congo.

De même l'essor commercial de notre Indo-Chine ne sera peut-être pas aussi brillant qu'on pourrait l'attendre au premier abord de nos sujets les plus civilisés, appelés par une domination intelligente à multiplier leur production et leur consommation. Mais les Annamites sont souvent trop serrés déjà là où la terre est riche, pauvres autant par suite du morcellement de celle-ci que par la faute d'un gouvernement incapable et tyrannique. L'exemple de l'Inde anglaise est d'ailleurs là pour nous instruire : avec trois cents millions d'habitants environ, qui bénéficient depuis longtemps de la domination européenne, elle fait environ 3 milliards et demi de commerce ; les 400 millions de trafic de nos sujets indo-chinois, qui sont loin certainement d'être vingt millions, représentent à peu près une proportion double par individu. Il serait donc téméraire d'espérer qu'elle s'accroisse très vite. Cependant ce serait verser aussi dans un véritable pessimisme que de ne tenir aucun compte de l'influence heureuse qu'exerceront sur nos sujets les bienfaits de notre administration, les commodités de nos voies de communications et de nos ports, l'exemple de nos planteurs. Faut-il oublier aussi, à côté des deltas surpeuplés, les vastes etendues de terres à mettre en valeur au Tonkin, en Annam, en Cochinchine, plus encore au Cambodge et au Laos? Et l'exploitation de grandes richesses minérales encore incomplètement connues ne sera-t-elle pas un autre stimulant pour l'accroissement de la population et de sa richesse?

Ne tenons pas compte de colonies plus petites comme la Calédonie ou comme la Guyane que la chance finira peut-être par favoriser. Laissons de côté la Réunion et les Antilles dont on ne peut guère espérer qu'enrayer la décadence. Dans le reste de notre empire, au lieu de 42 millions environ de producteurs et de consommateurs, c'est plus de 70 qu'il est permis d'espérer dans moins d'un demi-siècle. Mais qui peut prévoir quelle capacité d'achat et de vente leur auront fait acquérir quarante ans d'efforts de notre colonisation? Même en étant bien inférieure à celle de nos Algériens d'aujourd'hui, elle donnerait un total de plus de 7 milliards de francs. Mettons les choses au pire : si elle restait aussi faible qu'elle l'est maintenant, notre trafic colonial approcherait de 3 milliards. Les pessimistes considèreront le premier chiffre comme un mirage plutôt que comme une espérance ; les optimistes diront avec plus de raison encore que le second est certainement très inférieur à la réalité future. Nos négociants et nos

industriels ne peuvent-ils reprendre espoir et se mettre à l'œuvre avec confiance, en pensant que nos enfants ont des chances de trouver dans nos possessions un marché d'échanges d'une valeur d'au moins 4 à 5 milliards, sinon davantage ?

Peut-être trouvera-t-on qu'il est téméraire de vouloir ainsi jongler avec les chiffres? Il n'est pas sans intérêt, cependant, de chercher à préciser pour ceux qui n'ont qu'une idée fort vague de notre empire colonial et des *possibilités* de son avenir. Quoiqu'on en pense, un débouché de plus en plus large est ouvert à nos produits. Il faut, en retour, que la métropole puisse s'ouvrir largement à ceux des colonies. Cette réciprocité d'échanges est heureusement possible car notre alimentation et notre industrie consomment actuellement des quantités énormes d'articles, demandés aujourd'hui à l'étranger, que nos colonies seront en état de nous fournir quand notre domaine sera en pleine exploitation.

Car c'est un phénomène souvent remarqué déjà et déploré, surtout par les adversaires de la colonisation : la France demande à l'étranger la plus grande partie des produits tropicaux qu'elle consomme. On peut l'observer particulièrement à Marseille comme le montre le tableau suivant :

Importations à Marseille
de diverses denrées et marchandises (1903)

	Totales	Des colonies françaises
Blés	591.267 tonnes	133.892 tonnes
Graines oléagineuses	494.440 »	—
Coton	2.433 balles	13 balles
Soies	14.908 tonnes	—
Laines	125.879 balles	19.609 balles
Peaux brutes	18.027 tonnes	2.685 tonnes
Café	29.894 »	1.722 »
Thé	2.000 »	96 »
Cacaos	631 »	— (3, 2 en 1902
Tabacs	5.677 »	223 ton.
Caoutchouc et gutta	367 »	63 »

De pareils chiffres n'ont malheureusement besoin d'aucun commentaire. On pourrait allonger cette liste instructive; il y aurait à peine à lui opposer quelques exemples, comme ceux des sucres dont nos colonies ont fourni 53.270 tonnes la même année, la presque

totalité des entrées, ou celui des poivres dont l'Indo-Chine a vendu 1.353 tonnes sur 2.336. Alors à quoi bon avoir des colonies, a-t-on répété, si elles s'alimentent au dehors de marchandises européennes, si nous sommes obligés de nous adresser nous-mêmes aux étrangers pour avoir les denrées et produits coloniaux ?

A cela il faut répondre qu'il y a quelque peu de la faute de la métropole, puisque les colonies trouvent à vendre à l'étranger pour 283 millions de francs d'articles divers. Elles sollicitent avec quelque raison un dégrèvement plus marqué des droits d'entrée sur les produits de leur cru entrant en France, pensant qu'il ferait cesser une situation anormale. Mais ajoutons tout de suite que la situation actuelle résulte en grande partie de la force des choses. Nous achetons beaucoup à l'étranger parce que nos possessions produisent encore très peu et souvent des articles inférieurs. Il en sera tout autrement dans vingt ou trente ans. Madagascar et l'Indo-Chine pourront alors nous offrir leurs soies ; l'Indo-Chine et le Soudan leurs cotons ; l'Algérie, la Tunisie, le Soudan, Madagascar, leurs laines ou leurs peaux ; la plupart de nos colonies tropicales leurs cafés, leurs cacaos, leurs vanilles, leurs épices, leurs caoutchoucs. Elles pourront suffire à l'énorme demande de graines oléagineuses.

Telles sont les espérances légitimes que peut faire concevoir la constitution récente de notre magnifique empire colonial. Les hésitations du début de notre nouvelle colonisation n'ont rien qui doive décourager, ni même étonner. La rapidité de quelques progrès récents légitime au contraire la plus grande confiance. Mais ce n'est là qu'une question préliminaire. Est-ce Marseille qui est appelée à bénéficier surtout du trafic colonial du XX^e^ siècle? Telle est celle à laquelle il faut maintenant répondre.

Autant, sinon plus, que tout autre de nos grands ports la vieille cité phocéenne aurait besoin de pouvoir compter sur l'avenir, car le XIX^e^ siècle, après l'avoir comblée de faveurs, a laissé, vers sa fin, sa prospérité bien menacée. Nos autres villes maritimes soutiennent partout comme elle une lutte pénible contre les concurrents étrangers. Mais elle voit les échelles du Levant, son domaine séculaire, envahies par les Anglais, les Allemands, les Autrichiens, les Italiens. Gênes lui dispute les marchés européens dont elle était aussi depuis longtemps le débouché ; après le Gothard, le Simplon va donner au concurrent

italien un nouvel avantage. Marseille a maintenu sa primauté sur nos autres ports parce que ceux-ci traversent aussi une crise ; elle a même fait des progrès depuis vingt ans, mais elle assiste impuissante au magnifique développement des grands ports étrangers. Son importance mondiale a beaucoup baissé dans cette même période : première place maritime du continent européen il y a seulement trente ans, elle a été dépassée depuis par Hambourg, Anvers et Rotterdam. Elle subit la hantise des progrès de Gênes, qui espère lui enlever le premier rang, même dans la Méditerranée.

Que les Marseillais, pourtant, ne perdent pas courage. C'est le commerce colonial qui leur a permis jusqu'ici d'éviter la décadence, c'est lui encore qui peut leur permettre de rêver un avenir brillant. Pas n'est besoin pour cela qu'ils accentuent davantage la prépondérance de leur rôle colonial. Ce n'est pas au détriment des autres ports français, bien éprouvés aussi, que la nécessité leur impose de reconquérir leur rang dans le monde. Tel peut être l'essor économique de notre beau domaine que le Havre, Bordeaux, Dunkerque, Rouen, y trouveront en même temps un vaste champ ouvert à leur activité. Cependant, s'ils comprennent bien de quel côté est l'avenir et s'ils tournent vers ce but tous leurs efforts, il n'est pas interdit aux Marseillais d'espérer de mériter davantage encore pour leur cité le nom de métropole coloniale à la fin du XX^e^ siècle.

Ils ne doivent plus guère compter pour cela sur les avantages de sa position dans la Méditerranée. Celle-ci, cependant, leur restera précieuse en leur assurant le maintien chez eux des grandes lignes postales. Mais, de plus en plus, le grand mouvement commercial échappera aux coûteux paquebots qui les desservent.

Cependant le port méditerranéen pourra être encore très favorisé par le développement de nos colonies africaines. Le ou les Transsahariens, rêves d'hier, espérances d'aujourd'hui, peuvent devenir une réalité de demain. Ils mettraient les produits du Soudan repeuplé et régénéré à la porte de Marseille. On peut risquer de pareils pronostics quand des économistes et des hommes d'affaires avisés comme M. Leroy-Beaulieu font des calculs bien plus imprudents pour le présent. L'Algérie et la Tunisie, auxquelles les progrès rapides de leur population promettent un brillant essor, ont pour voisin le Maroc dont le sol est beaucoup plus favorisé par la nature. La paix intérieure et une administration intelligente auraient tôt fait de le transformer.

Sans s'interdire l'espoir de voir un jour tout le Maghreb musulman uni sous la domination française, il est prudent de penser que ce moment est encore lointain. Mais auparavant on verra, peut-être, un Maroc tiré de son anarchie et de sa misère séculaires par les bienfaits d'une tutelle française plus ou moins marquée. Or, les ports de l'Océan ont toujours été mieux placés que Marseille pour commercer au Maroc. Cependant ce sont les traditions des Marseillais qui y sont anciennes et puissantes. Leur commerce y est prépondérant encore aujourd'hui et, sans doute, ils ne manqueront pas de tirer grand profit de tous les progrès que pourront faire la civilisation et la mise en valeur du pays.

Est-il téméraire d'exprimer aussi nos espérances du côté de l'Orient. Que les Marseillais n'oublient pas que c'est la politique méditerranéenne et le commerce méditerranéen qui ont fait toute la grandeur et la richesse de leur ville jusqu'au XVII^e^ siècle. Nous ne songeons peut-être pas assez à sauvegarder ce qui reste de cette France du Levant où Marseille avait si bien établi notre influence et notre commerce et fait véritablement œuvre coloniale. Après avoir laissé échapper l'Egypte, que l'Europe considérait comme nôtre dès la fin du XVIII^e^ siècle, il faut surveiller jalousement ce qui subsiste de nos efforts pour qu'ils ne soient pas complètement perdus. On a dit à propos du Maroc que l'ère des ambitions coloniales de la France était close. Ce n'est pas une ambition nouvelle que de maintenir notre situation en Syrie et de préparer le moment où elle deviendra définitivement française. Quand seront ainsi constituées définitivement la France barbaresque et la France du Levant, ce sera le triomphe de la colonisation marseillaise et le couronnement d'une œuvre séculaire. Environnée de terres françaises, Marseille sera enfin cette reine incontestée de la Méditerranée, dont Colbert rêvait déjà l'avènement. Ni les efforts de ports rivaux comme Gênes, ni les percements de routes nouvelles, ne pourront prévaloir contre les avantages de sa situation.

Ce n'est pas seulement au delà des mers qu'il faut porter les regards; les secours peuvent venir du dedans, de cette région française et aussi des terres voisines qui forment le bassin commercial de Marseille. L'activité industrielle est déjà très grande dans la France de l'est et du sud-est. Mais jusqu'ici elle avait été liée en partie à la proximité des centres houillers. La région lyonnaise, foyer principal, bénéficiait du voisinage des puits de Montceaux, de Blanzy et de Saint-Etienne. Mais quel nouvel avenir font entrevoir les progrès de

l'électricité et de son aliment économique, la houille blanche ou la houille verte? Avec les Alpes, le Jura, les Cévennes aux torrents impétueux, le bassin du Rhône et de la Saône est le plus puissant réservoir de forces que la nature tient en réserve pour l'avenir de la France. Il faut y ajouter la région vosgienne où l'abondance des eaux précipitées par les pluies compense la médiocrité du relief. Nos bassins houillers, tout en augmentant leur production, donnent presque le maximum de ce qu'ils peuvent produire; les régions maritimes de l'Océan retirent de la facilité qu'elles ont de recevoir les charbons anglais tous les avantages qu'elles peuvent en attendre. Les paresseuses rivières ou les fleuves assagis y perdent en valeur industrielle tout ce qu'ils gagnent pour l'utilité de la navigation. Seul, en dehors du rayon commercial de Marseille, le massif central possède, sur ses versants nord-ouest et sud-ouest, de nombreuses chutes d'eau et la possibilité de les multiplier. Mais la proximité du premier port français, les facilités qu'il offrira pour la réception des matières premières et l'écoulement des produits donneront un avantage considérable aux usines du Sud-Est. C'est donc de ce côté que les ingénieurs et les capitalistes devront porter de préférence leurs recherches et créer leurs établissements. Au train dont vont les choses, c'est dans un avenir rapproché qu'on peut s'imaginer ce long couloir du Rhône et de la Saône bordé dans ses vallées latérales de bourdonnantes usines. Cette rue, de tout temps l'une des plus commerçantes de l'Europe, sera parcourue par un courant d'échanges d'une puissance inconnue jusqu'ici. Marseille peut contribuer puissamment à ce résultat; elle en retirera elle-même un immence bénéfice. Les industriels et les négociants des ports, qui croient parfois leurs intérêts opposés, sont au contraire étroitement solidaires et doivent travailler unis à la poursuite du même but. Déjà les industries de la région cliente de Marseille participent grandement à son commerce colonial, que sera-ce si l'avenir entrevu n'est pas un vain rêve?

Un des meilleurs moyens d'en faire une brillante réalité serait de rendre les moyens de communications plus économiques entre les régions françaises de l'Est et leur port. Les Allemands, les Belges, les Hollandais ont compris avant nous cette nécessité de rapprocher le plus possible de la mer les pays de l'intérieur des terres. C'est là un des secrets du merveilleux développement économique de ces pays et de leurs ports. Aussi est-ce une vraie fédération régionale qui devrait

se former pour l'union plus intime de Marseille et de son hinterland. Consciente de l'importance du but poursuivi, elle pourrait l'atteindre en y consacrant toutes les forces vives des pays intéressés, sans demander le concours du gouvernement et des finances nationales. Pourquoi n'applique-t-on pas au moins à l'exécution des travaux publics les idées de décentralisation qui resteront longtemps encore théoriques dans le domaine de l'administration?

Le point capital serait d'améliorer les voies navigables. A croire les partisans exclusifs des chemins de fer, elles ne seraient plus les moyens de transports les plus économiques et ce serait une erreur de consacrer aux canaux de nouvelles dépenses. Mais leurs théories contestables ont peu de chance d'être mises bientôt en pratique et les tarifs des chemins de fer resteront longtemps beaucoup plus élevés que les frais de navigation. D'ailleurs, les canaux ne sont-ils pas des auxiliaires plus que des rivaux des voies ferrées? Or, au fond de l'hinterland commercial de Marseille, la Saône et les canaux qui l'unissent à toutes les régions voisines forment le réseau navigable le plus remarquable de France, avec celui du Nord. Mais il se termine pratiquement à Lyon. Toute la longueur de l'incorrigible Rhône le sépare de la mer. Malgré les efforts, en partie couronnés de succès, des ingénieurs pour créer un chenal navigable dans le lit du fleuve torrentueux, les difficultés sont telles, surtout à la remonte, que les transports lourds entre Marseille et Lyon sont faits en grande partie par wagons. On va faire le canal de Marseille au Rhône; le problème ne sera qu'incomplètement résolu et le résultat peut être hors de proportion avec l'effort de ce premier travail. Le canal latéral au Rhône, à très grande section, avec ou sans les installations annexes et le volume d'eau réclamés pour l'irrigation ou l'établissement d'usines, telle est la solution complète. Grandiose sera l'effort, magnifiques peuvent être les bénéfices.

En même temps les chemins de fer pourront contribuer pour une grande part à l'essor économique du xx^{e} siècle. La puissante compagnie P.-L.-M. est maîtresse à peu près de tout le territoire où s'étend l'influence de Marseille. Éclairés par l'exemple de l'étranger, ses administrateurs intelligents ne peuvent manquer de comprendre que le meilleur moyen de profiter de son monopole est encore de faciliter la circulation sur son réseau. Qu'ils accordent des tarifs de pénétration imités de ceux des Belges et des Allemands ou qu'ils perfectionnent ceux qu'ils ont déjà établis.

Anvers fait déjà concurrence à Marseille, grâce à ces tarifs, pour des parties reculées de son hinterland français, mais c'est pour la portion étrangère de son domaine commercial que Marseille a surtout besoin de voir améliorer ses moyens de pénétration. Toute une vaste étendue de l'Europe centrale peut communiquer indifféremment avec les mers du Nord ou la Méditerranée. Hambourg, Trieste, Fiume se disputent le trafic des pays austro-hongrois; Anvers, Rotterdam, Marseille, Gênes, sont rivaux pour la Suisse et l'Allemagne méridionale. Le port provençal prenait, autrefois, une très grande part au transit des marchandises destinées à ces pays. Du temps des convois de mulets, la vallée du Rhône et les bonnes routes françaises offraient la voie commode et économique par excellence; des facilités douanières et la franchise du port de Marseille achevaient de lui donner l'avantage. Récemment ce transit marseillais a été moins atteint qu'on ne le répète souvent par le percement du Gothard. Il a été plus diminué par l'extension de l'influence commerciale d'Anvers et de Rotterdam vers l'Europe centrale. Le premier de ces ports bénéficie surtout de l'habile combinaison des tarifs des chemins de fer; le second est à l'extrémité de cette magnifique voie du Rhin qui porte jusqu'à Cologne les vapeurs de mer; jusqu'à Kehl, en face de Strasbourg, les gros chalands fluviaux. Une telle route sera toujours bien supérieure pour atteindre l'Alsace et le pays de Bade qu'un canal latéral au Rhône, prolongé par la Saône et le canal du Rhône au Rhin.

Les conditions restent moins défavorables pour la Suisse. C'est par ses relations avec elle que le commerce de transit de Marseille reste important. Environ 200.000 tonnes de marchandises, surtout des céréales, y ont été expédiées ces dernières années; moins de 10.000 en ont été reçues. Un domaine spécial paraissait même réservé jusqu'ici à l'influence marseillaise : c'était la Suisse du Sud-Ouest, particulièrement Genève et les bords du Léman. Le percement du Simplon va mettre directement en relations cette Suisse française avec Gênes. Toutefois, Marseille pourra garder l'avantage si la Compagnie P.-L.-M. sait mieux utiliser son réseau et spécialement sa ligne des Alpes, route sensiblement la plus courte entre la Suisse occidentale et la mer. Plus tard, la voie navigable suivie jusqu'à Lyon ou à Mâcon et le court trajet en wagon de là à Genève seront peut-être préférés. Or, l'industrie suisse, si active déjà, voit s'ouvrir devant elle des perspectives nouvelles avec les réserves illimitées de houille blanche de ses glaciers. Par

Marseille ne pourra-t-elle recevoir d'importantes quantités de matières premières de nos colonies pour ses manufactures de soieries, de cotonnades, et ses autres usines ?

Tout en escomptant ces multiples progrès, les Marseillais feront bien de compter tout spécialement sur eux-mêmes. Le développement de leurs industries coloniales doit être une de leurs principales espérances et l'objet de leurs énergiques efforts. Avec la baisse des prix de fret, les houilles anglaises arrivent sur leurs quais à des prix avantageux, surtout la houille blanche des Alpes n'est pas hors de leur portée et ils ont été déjà assez avisés pour songer à en tirer profit. Sous peu, les forces de la Durance et des torrentueux affluents qu'elle reçoit vont y être transportées. Les industries actuelles, telles que celle des corps gras, peuvent encore accroître leur production ; de nouvelles industries peuvent naître. Elles étaient avant la Révolution beaucoup moins puissantes mais plus variées, relativement, qu'aujourd'hui. Les soies, les cotons, les laines, étaient travaillés dans de grandes manufactures; pourquoi les industries textiles ne reprendraient-elles pas leur place à Marseille? Tout au moins, l'initiative marseillaise pourrait-elle s'exercer sur de nouveaux textiles coloniaux comme la ramie ou le jute. S'ils justifient les espérances fondées sur eux, Marseille n'est-elle pas toute désignée pour les recevoir en abondance et les utiliser sur place ?

Il est impossible de préciser quels objets pourront attirer de préférence les capitalistes intelligents. Mais qu'ils soient à l'affût des nouvelles utilisations de produits déjà employés ou jusqu'ici dédaignés. Qui peut dire quelles surprises nous réserve encore la flore tropicale depuis trois cents ans qu'elle enrichit l'industrie ou l'alimentation européenne de précieuses conquêtes? C'est à la science qu'il appartient d'en préparer de nouvelles. Tandis que des missions sont organisées pour faire l'inventaire méthodique des richesses minérales, végétales ou animales de nos colonies, les chercheurs de laboratoires multiplient leurs analyses et leurs expériences. « Du laboratoire à l'usine », tel est le titre suggestif d'un livre publié récemment par un des maîtres les plus distingués de l'Université provençale. Entre l'une et l'autre, la solidarité est, en effet, étroite. On peut en sentir particulièrement les heureux effets à Marseille. Dans les laboratoires de physique et de chimie industrielles de sa Faculté des Sciences, dans celui de son Institut colonial, des savants mettent journellement la science au

service de l'industrie. Pour que le résultat de leurs recherches soit fécond, il faut souhaiter qu'il y ait de continuels échanges de vues, une véritable collaboration entre les négociants, les industriels et les hommes d'étude. Que les uns s'enquièrent des besoins actuels et des desiderata des hommes d'affaires ; que ceux-ci se tiennent au courant des expériences poursuivies et soient prêts à profiter des résultats acquis. Là, comme ailleurs, le succès dépend de la méthode et de la bonne organisation du travail.

Outre les progrès dus à la science, des facilités nouvelles pourront encourager l'essor des industries coloniales marseillaises. La question des zones franches, depuis trop longtemps déjà à l'ordre du jour, approche peut-être enfin d'une solution. De tous nos ports, Marseille est le plus apte à recevoir cette institution, à lui donner la vie et à en recevoir lui-même une vie nouvelle. Il dépend de l'organisation plus ou moins libérale qui lui sera accordée que la zone franche de Marseille soit bientôt couverte d'usines travaillant pour l'exportation. Puisqu'il faut compter avec les légitimes inquiétudes des fabricants établis sur le territoire douanier, ne peut-on prévoir que ceux des zones pourront particulièrement transformer des produits coloniaux encore inutilisés ou les appliquer à des usages nouveaux ?

Le creusement du canal de Marseille au Rhône permet encore d'autres espérances. Le territoire accidenté du grand port, enserré dans une ceinture d'abruptes collines, manque déjà d'emplacements propices. Entre les bassins et les fabriques de la banlieue les charrois sont coûteux. D'autre part, les terrains sont chers, la main-d'œuvre dispendieuse pour les patrons et le prix de la vie trop élevé pour les ouvriers. Sur les rives plates du vaste étang de Berre, désertes aujourd'hui en grande partie, à proximité du canal et des ports, des usines pour l'existence desquelles la production à bon marché est une nécessité première trouveraient des conditions favorables. Ainsi une vaste banlieue industrielle pourra se développer autour de ce magnifique bassin devenu une sorte d'annexe de ceux du port. C'est bien à tort que la prévision d'un pareil avenir à éveillé certaines susceptibilités. On a même parlé de Marseille désertée pour les bords de l'étang de Berre. De telles exagérations ne méritent pas d'être prises au sérieux. Avec plus de certitude encore que pour la zone franche, on peut affirmer que les industries créées auprès de l'étang de Berre ne porteront aucun tort à celles de la ville, tandis qu'elles contribueront à

donner au port une intensité de vie nouvelle. De plus, l'existence d'une importante population ouvrière à quelques kilomètres ne serait-elle pas tout bénéfice pour l'agglomération urbaine elle-même ?

Enfin n'oublions pas que l'habileté et l'activité des armateurs et des négociants ont contribué à donner à Marseille le rang qu'elle occupe dans le monde. Il faut espérer que ceux du xx^{e} siècle ne seront pas inférieurs à leurs aînés. Ils ont pour eux l'avantage de l'avance prise et des relations déjà établies. L'effort nécessaire est moindre pour garder une situation acquise et la consolider que pour évincer le premiers occupants. Mais, dans la plupart de nos colonies, il y a bien plus à prévoir et à préparer l'avenir qu'à profiter du présent. Ce commerce colonial du milieu du xx^{e} siècle, quadruple ou quintuple peut-être de celui d'aujourd'hui, ne sera pas un héritage que les fils ou les petits-fils des négociants d'aujourd'hui n'auront qu'à recueillir de leurs mains. Nos principaux ports se disputeront ardemment cette nouvelle source de vie et de prospérité. Aux plus prévoyants et aux plus tenaces appartiendra la meilleure part des bénéfices à recueillir. Pour le moment, il faut songer à prendre place, quand même les gains actuels seraient maigres, quand même il y aurait des sacrifices passagers à consentir. Comme il est arrivé souvent dans le passé, que les négociants et les armateurs aient confiance dans l'avenir des colonies et sachent travailler à leur essor pour en profiter ensuite. S'ils attendent trop, d'autres, Français ou étrangers, pourront les avoir devancés.

Les Marseillais d'aujourd'hui et de demain auront-ils la clairvoyance et la hardiesse nécessaires? Ces qualités n'ont jamais manqué aux habitants de la vieille Phocée. On reproche souvent aux Français actuels de manquer à la fois d'audace et de largeur de vues. Tout entiers aux opérations qui donnent un bénéfice présent, ils ne savent pas prévoir et ne veulent rien risquer. Peut-être beaucoup de Marseillais aussi, routiniers, ignorants et timides, sont-ils peu faits pour les luttes de l'avenir. Mais ils ont certainement à leur tête une élite intelligente et courageuse, consciente des difficultés à vaincre et résolue à en triompher. Ces négociants semblent bien avoir compris quelle suprême chance la constitution de notre empire colonial leur apportait pour relever la grandeur de leur ville. On peut en trouver la preuve dans les travaux de la Chambre de Commerce qui reflètent les préoccupations de cette élite du corps commercial qu'elle représente.

Seule parmi toutes celles de France, la Chambre de Marseille, depuis huit ans déjà, termine son compte rendu annuel, adressé au ministre, par un chapitre consacré aux colonies qu'elle intitule : *Marseille colonial.* On y trouve, avec des remarques et des doléances la plupart du temps fort justes, une vision claire de la situation et, surtout, le souci vigilant de surveiller les progrès du commerce de nos possessions et de conserver à Marseille son rang de métropole coloniale.

Pour toutes ces raisons, il se peut donc que les intérêts de Marseille et des colonies françaises soient liés de plus en plus étroitement au XX^e^ siècle. Glorieuse de son surnom de *Porte de l'Orient*, la vieille cité pourra s'enorgueillir plus encore d'être pour nous la porte ouverte sur la France extérieure, celle de la mère-patrie pour les Français du dehors. Dès à présent rien de ce qui peut intéresser les colonies ne devrait laisser les Marseillais indifférents. Celles-ci ne peuvent que se réjouir de tout ce qui peut contribuer à la prospérité du grand marché métropolitain dont l'activité leur est si profitable.

Pareil avenir, répétons-le, n'a rien qui doive effrayer les autres ports. L'essor du commerce colonial peut être assez grand pour que leur part, même moindre que celle de Marseille, reste belle. Il est même permis de désirer dans un intérêt national que la prépondérance du port méditerranéen soit maintenue et accentuée. On assiste aujourd'hui à une concentration remarquable des forces économiques parce qu'il y a économie à la concentration. En France nous avons toujours trop éparpillé nos efforts. On peut se réjouir quand on constate un effort de spécialisation de nos ports comme de nos villes industrielles. Le favoriser n'est pas une mauvaise politique. Qu'on groupe à Marseille toutes les institutions et tous les organes destinés à lui faciliter son rôle colonial, métropole et colonies pourront en retirer un mutuel profit.

L'Exposition coloniale actuelle, éclatante représentation aux yeux de tous du rôle permanent de Marseille, trait d'union entre la France et son empire, doit être une promesse pour l'avenir. Plus encore, peut-être, dans les décades qui suivront, Marseille sera le siège désigné des futures expositions. On aimerait à penser que, périodiquement, la France y conviera ses sujets et ses colons à lui faire connaître les nouveaux produits de leurs cultures et de leurs industries, à montrer au monde les progrès de leur prospérité et les bienfaits de notre colonisation.

INDEX

DE NOMS DE PERSONNES (1), DE PAYS ET DE LIEUX

Abarnos, colonie massaliote, 23.
Abeille, négociant marseillais, colon à Saint-Domingue, 182, 183, 190-192, 198-199.
Abbadie (Arnauld d'), explorateur, 425.
Abou-Beker, pacha de Zeila, 426-28, 432-37.
Abyssinie, 415, 422-24, 479.
Acre, 38, 40, 42-46, 48, 64, 82-83, 102.
Adanson, naturaliste provençal, 235-37.
Africa (Mehadia), 57-58.
Agatha (Agde), colonie massaliote, 21, 22, 24, 26, 27.
Akkra (Côte-d'Or), 349.
Alalia, colonie phocéenne, 17, 18, 19.
Albrand (Fortuné), 302-16, 413.
Albouzème (Alhucemas), côte du Rif, 150-151.
Alep, 39, 72, 76, 79-80, 81, 101.
Alexandrette, 80.
Alexandrie, 50-52, 69, 72, 75, 77-78, 98.
Alger, 116-118.
Algérie, 54-67, 115-139, 333-346, 467-469, 490-503, 505-508, 518-520, 543, 544, 547, 549, 553-556, 559, 566-567, 570.
Allemagne (baron d'), 121.
Alonis, colonie massaliote, 22.
Amalric (Giraud), notaire marseillais, 59, 61.
Amalric, armateur marseillais, 290.
Ambriz, Angola portugais, 388-90.
Amoreux, consul de Nauplie, 102.
Ampelos, colonie massaliote, 25.
Amphoux, négociant marseillais, 160.
Amphoux (Vve), Marseillaise établie à la Guadeloupe, 182.
André (Guillaume), négociant mars., 63.
Ancône, 38.
Andrinople, 53.87.
Angola portugais, 388-90.
Anjou (Charles d'), 45, 62, 64, 65.
Anjou (René d'), 65, 66.
Annam, 282 ; voir Cochinchine.
Anthoine (d'), baron de Saint-Joseph, 95-97, 183.
Antioche, 39,48.
Antipolis (Antibes), colonie massaliote, 20, 21, 25.
Arganthonios, roi de Tartessos, 17.
Argengourt (sieur d'), ingénieur, 121.
Arguin (île d'), 214, 216, 241.
Armény de Bénézet, directeur de la Cie royale d'Afrique, 130.
Arnaud (Jacques), capitaine du Bastion, 125-126.
Arnoux (Pierre), négociant et voyageur au Choa, 426-27, 429.
Arsouf, ville de Syrie, 48.
Artaud (Adrien), auteur cité, 158, 160, 165, 166, 170, 171, 172, 178.
Ascalon, 43.
Assinie (côte d'Ivoire), 356, 357-67, 401-402.
Athènes, 92.
Athenopolis (St-Tropez ?), colonie massaliote, 20-21.

(1) La plupart des Marseillais cités isolément figurent dans l'Index. Voir au mot *Marseillais*, les renvois aux énumérations de noms.

AUDIBERT (Dominique), négociant marseillais, 183, 279.
AUDIBERT (Joseph et Georges), négociants marseillais, 160, 183, 273, 275.
Azania, colonie massaliote, 23.

Badgag, 79, 94, 101.
Bambouk, pays soudanais, 210, 215-16, 221-224, 235.
Bangkok, forteresse française, 244-248.
BARBAROUX, fils du conventionnel, 317-318.
Barcelone, 38, 45, 51, 59.
BARTHÉLEMY, membre du conseil supérieur de Pondichéry, 250.
Bastion de France (le), 119-127.
Bau rous, oppidum ligure, 31.
BAUX (Jean et David), négociants marseillais, 274, 283, 290, 291.
BAYOL (de), explorateur, 396, 400, 401, 405.
BAZIN, famille de négociants et armateurs marseillais, 438, 463, 506-508.
BÉHAGUE (de), officier en mission à la Guyane, 175, 176.
BÉHANZIN, roi du Dahomey, 405-406.
BÉNET (Xavier), armateur mars., 273-274.
Bengazi (Tripolitaine), 115.
BÉRARD (Guillaume), consul au Maroc, 150.
BÉRARD (S.), négociant marseillais, 273, 275, 281.
BÉRENGUIER, négociant marseillais, 44.
BÉRENGUIER (Antoine), négociant marseillais, 121.
BERLIOUX (Félix), auteur cité, 203-205, 210, 212, 217.
BERMOND (de), consuls marseillais, 106.
BERTEAUT, secrétaire de la Chambre de Commerce de Marseille, 420, 463, 485.
BERTOLLE, consul à Alger, 116.
BESSNER (baron de), gouverneur de la Guyane, 179-180.
BESSON (J.-B.), négociant mars., 160.
BESSON, fondateur de la Compagnie marseillaise de Madagascar, 480.
Beyrouth, 39, 43, 48, 52, 72, 82, 83, 113.
Bissao, ancien comptoir de Guinée, 211, 216, 220.
BISSON, capitaine marseillais, 115-16.
Bizerte, 145.
BLANCARD, auteur cité, 59, 63, 64.
BLANCARD (Pierre, capit. mars. 274, 287-89.
BLANCHARD, négociant marseillais, 398.
BLANCHÉLY, capitaine marin, agent des Régis, 370, 381.
BLÉVEC, commandant de Sainte-Marie de Madagascar, 312.
BLONDET (Pierre), facteur à Bône, 67.
BOHN (Frédéric), négociant marseillais, 399, 401, 402-403, 474, 475.
BON, industriel marseillais, 163.
Bône, 59, 66, 119, 122, 131, 133.
BONNAT, explorateur de la Volta, 403.
BONNEFOI, industriel marseillais, 163.
Bonny, golfe de Bénin, 385.
Bordeaux, 184-185, 274, 281, 352-353, 356, 413, 468, 472-74, 509-516, 518, 525-39, 542, 553, 554, 559.
BOREL (Paul), entrepreneur du canal de Suez, 420.
BORELLI (Jérôme), négociant marseillais, 353, 375, 391, 472.
BORELLI (Georges), négociant marseillais, 10, 330, 398, 475, 476-477.
BORELLI (Jules), explorateur du Choa, 436-437.
BORÉLY (Louis), négociant mars., 98, 160.
BORGONION (Hugue), consul à Bougie, 62.
BOUET-WILLAUMEZ, amiral, 352-354, 356, 359, 366, 386.
BOUET (Auguste), frère de l'amiral, 376-377, 380-381.
Bougie, 56, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 119, 132.
Boulam (île de), côte de Guinée, 207, 211, 228, 230-231.
Bourbon (île), 256-59, 266, 267, 276, 303, 308, 313, 495, 526, 530, 533, 536, 543, 547 559.
BOUVET-LOZIER, marin, gouverneur des Mascareignes, 179, 253, 255, 259, 261.
BRAZZA (Savorgnan de), 408-410.
BRÉMOND, agent d'une maison marseillaise au Choa, 427.
Brest, 274, 275.
BROQUIER, négociant mars., 343, 344.
BROYON (Philippe), explorateur de l'Ouniamouézi, 453-54.
BRUE (André), directeur des comptoirs du Sénégal, 128-129, 202-218, 219.
BRUE, capitaine marin, agent des Régis, 370, 376.
BRUGUIÈRE, baron de Sorsum, 193.
BRUNET, industriel marseillais, 491-492.
BRUNY les, famille de négociants marseillais, 264-265.

Caïffa (Syrie), 82.
Caffa (Crimée), 51, 54, 95.
Caire (le), 75, 77, 98.
Calédonie (Nlle), 482, 494, 499, 535, 547, 559.
Calle (la), 119, 122, 124, 131-137.
Callipolis, colonie phocéenne, 17.
Camoin Vence, négociant mars., 344.
Canada, 185-187.
Canée (la), île de Crète, 72, 90.
Canton, 280, 283.
Carayon (Cne), colon de Sainte-Marie-de-Madagascar, 306, 307, 309, 313.
Cases, agent des Régis, 380.
Castanier, directeur de la Compagnie des Indes, 249.
Castellane (Philippe de), consul au Maroc, 150.
Cavaillon, 30-32.
Cavalle (la), Cavala (Roumélie), 93.
Cayenne, 165, 167, 175, 177, 180.
Césarée, ville de Syrie, 48.
Cette, 554.
Ceuta, 58, 59-61, 63, 64.
Chambon, auteur marseillais cité, 161, 163, 238, 239-40.
Chavanon, voyageur au Sénégal, 391-93.
Cheik-Saïd, 428, 438-46.
Chine, 280-284.
Chio, 72, 85, 87, 93
Choa, pays d'Abyssinie, 422-431.
Choiseul-Gouffier (comte de), ambassadeur à Constantinople, 96, 99, 102, 112, 113.
Choppin, négociant marseillais, 343.
Chypre (île de), 45, 48, 49, 50, 84.
Citharista, colonie massaliote, 23.
Clary (François), négociant mars., 183.
Clauzel (maréchal), gouverneur de l'Algérie, 337, 339.
Cochinchine, 259, 260, 269-70, 288, 492
Cocquiel, capitaine du Bastion, 124, 126.
Collo, 124, 131.
Colonna de Lecca, agent des Régis, 404.
Compagnon, explorateur du Sénégal, 210.
Comte, agent d'une Compagnie de la Guyane, 179.
Congo, 388-390, 478-479.
Constantinople, 52-53, 72, 87.
Corbilo (Saint-Nazaire), 33.
Coron, ville de Morée, 91.
Côte d'Ivoire. 356-67, 401-402, 473, 475, 476, 494, 521, 522, 536, 547, 555, 559.
Côte d'Or (Afrique), 348, 349, 350, 367-368.
Cotonou (Dahomey), 382-384.
Cousinéry, consuls marseillais, 106.
Croze-Magnan, négociant mars, 102.
Crozet (les), négociant mars., 289.
Crozet, explorateur de la mer du Sud, 289.
Cultru, auteur cité, 249, 251.
Cyrene, colonie massaliote, 23.

Dabou (côte d'Ivoiré), 360, 362.
Dahomey, 348, 351, 354, 369-84, 403-407, 475-477, 484, 485, 494, 495, 521, 522, 536, 547, 555, 559.
Damas 39, 52, 68, 72, 76, 81-82.
Damiette, 77, 79.
Darlue, capitaine marseillais, 294.
Daumas, agent des Régis, 382, 383, 390, 403, 478-479.
David, directeur de la Cie des Indes, 219, 235-236, 249-250, 262.
David, fils du précédent, gouverneur du Sénégal puis des Mascareignes, 175, 179, 180, 218-226, 237, 241, 251-261, 267.
Demarle, gouverneur de la Calle, 127.
Derna (Tripolitaine), 115.
Dervieu, négociant marseillais, colon en Algérie, 339, 344.
Deschamps, auteur cité, 190.
Desclieux, introducteur du café aux Antilles, 165.
Descorches (Marie), ambassadeur à Constantinople, 113.
Desfontaine, académicien, voyageur en Barbarie, 145.
Deville, négociant marseillais, 482.
Didier (Carlin), associé de Lenche, 119.
Djedda, ville d'Arabie, 99.
Djezzar-pacha, 101-102.
Djibouti, 435, 437, 479.
Djidjelli, 59, 132.
Dor, famille de négociants mars., 480.
Dragon, négociant marseillais, 279-80.
Dubois (Marcel), aut cité, 337, 345, 349.
Dunkerque, 535, 539, 542, 553, 554.
Dupéret, capitaine marin, 156, 157.
Dupleix, 251-254.
Durand de las Bordas, gouverneur du Sénégal, 225, 226, 228-230.
Duranton, provençal établi au Sénégal, 392-393.
Durazzo, 92.
Dusault (Denis), chef de compagnies du Bastion, 125, 126, 127, 142.
Dussaud (les frères), grands entrepreneurs marseillais, 420.

Echelle neuve (Anatolie), 86.
Edd, comptoir de la maison Pastré, 423-24.
Egypte, 50-52, 69, 70, 72, 75-79, 418-421.
Emporiæ (Ampurias), colonie massaliote, 22, 24, 26, 27.
ENTRECASTEAUX (Antoine de Bruny, chevalier d'), vice-amiral, 264-71, 283, 284, 288, 413.
ESTELLE (les), consuls marseillais, 106.
ESTELLE (Jean), fondateur du cap Nègre, 140.
ESTIER (Henri), armateur marseillais, 481.
ETIENNE, député et ministre, 465.
EUTHYMÈNES, navigateur massaliote, 28-30.
EYRIÈS (Jacques-Joseph), marin marseillais, 226, 227.
EYRIÈS, fils du précédent, géographe marseillais, 227, 293-94.

FABRE (J.-B.), envoyé en Perse, 93.
FABRE (Joseph), négociant mars., 141.
FABRE (Cyprien), armateur marseillais, 382, 398, 403, 407, 474, 519, 522.
FAKHREDDIN, émir druse, 81, 83.
Famagouste, port de l'île de Chypre, 48, 49.
FÉNIX, gouverneur de La Calle, 127.
FESQUET, négociant marseillais, 160.
FEUILLÉE (le père), savant mars., 190.
Fez, 58, 150.
Flacié, *casal* cédé aux Marseillais, 44.
FLÈCHE (la), négociant, échevin de Marseille, 191.
FOLSCH, armateur marseillais, 514.
FONDÈRE, explorateur marseillais, 479.
FONTANE (Marius), secrétaire général du comité français de l'Association internationale africaine, 408, 420, 451.
FORBIN (chevalier de), célèbre marin provençal, 243-248.
Fort Dauphin, Madagascar, 304, 305, 311, 312.
FOUGASSE, directeur des Concessions d'Afrique, 143.
Foulpointe, Madagascar, 268.
FOURNIER, député de Marseille, 353, 494, 511.
Fouta Djallon, 395-397.
FRAISSINET (Marc), armateur marseillais, 511, 514.
FRAISSINET (les), armateurs marseillais, 274, 521, 522.
FRANCESCHI (Jacques de), marseillais établi aux Antilles, 158.
FRÉJUS (Thomas), négociant mars., 123.
FRÉJUS (Michel et Roland), 124, 151.
FROIDEVAUX, auteur cité, 176, 236, 318.
FUSÉE AUBLET, naturaliste provençal, 175, 176, 190, 236, 237, 261, 264.

Gabès, 59.
Gabon, 351, 352, 356, 385-388.
Galam, pays du Haut-Sénégal, 205, 206, 208, 209, 228, 241.
GALLIFET (marquis de), planteur à Saint-Domingue, 190, 192.
Gallipoli, 87.
GARNAULT, auteur cité, 171.
GARRIC, industriel marseillais, 163.
GAUTIER, industriel marseillais, 163.
GAUTIER, chef d'une compagnie du Cap Négre, 141.
Gênes, 38, 39, 41, 42, 45, 51, 60, 63.
Gibelet (Djebaïl), ville de Syrie, 39, 42, 48.
GLANDEVÈS (Jean de), marseillais envoyé à Tunis, 121.
GLÉGLÉ, roi de Dahomey, 403-405.
GOLBERRY, voyageur au Sénégal, 221, 222, 225, 226, 230, 234.
GOSSE, agent de la Compagnie des Indes, 259, 260.
GOUFFRE, négociant marseillais, 160, 173.
Grand-Bassam, 352, 356, 357-367, 401, 402.
GRANDIDIER (Alfred), membre de l'Institut, explorateur de Madagascar, 322, 323, 325, 409, 452, 455.
GRANOT, capitaine marseillais, 239.
GRELING, négociant marseillais, 191.
Guadeloupe (la), 159, 165, 167, 170, 173, 174, 180, 194, 195, 482, 495, 526, 529, 532, 537, 543, 547, 555, 559.
GUÉSO, roi du Dahomey, 374, 375-382.
Guinée, 237-241, 348-394.
Guinée française, 390, 391, 395-401, 473, 474, 476, 496, 521, 522, 536, 547, 555, 559.
GUISE (Henri, duc de), gouverneur de Provence, 123, 124.
Guyane, 165, 167, 175-180, 196, 197, 483-485, 499, 526, 530, 532, 538, 547, 555, 559.
GUYS (Pierre-Augustin), négociant marseillais, 153, 189, 203, 218, 265, 289.

Hannon, amiral carthaginois, 18, 28.
Havre (le), 184, 185, 274, 275, 281, 350, 366, 509-516, 518, 521, 526, 527-539, 542, 553, 554, 559.
Hély (Pierre), chef d'une compagnie du Bastion, 126, 127.
Hemeroscopium (Denia ?), colonie phocéenne et massaliote, 17, 22, 27.
Henry, agent consulaire à Zeïla, 432-436, 444.
Heraclea (Saint-Gilles ?), colonie phénicienne, 23.
Heraclea Caccabaria (Cavalaire), colonie massaliote, 23.
Himilcon, amiral carthaginois, 18, 28.
Hugues, famille de négociants marseillais, 279, 280.
Hugues (Victor), commissaire de la Convention aux îles du Vent, 193-197.
Hulot (baron), auteur cité, 265, 266.

Ictis (île de Wight), 33.
Ile de France (Maurice), 251-271, 272, 276.
Inde (comptoirs français de l'), 274, 530, 533, 536, 543, 547, 558, 559.
Indo-Chine française, 463, 464, 480-482, 494, 498, 499, 501, 502, 520, 521, 535, 543, 547, 548, 554-556, 567, 568, 570.
Isle (de l'), envoyé au Bastion, 123.
Isnard, capitaine marin, agent des Régis, 360.

Jaffa, 43, 48, 83, 101, 102.
Jaubert, négociant marseillais, 338, 470, 471.
Jérusalem, 42, 83, 84.
Jordan (Pierre), consul marseillais, 65.
Jullian (Camille), auteur cité, 17, 18.

Kairouan, 58.
Kercy (de), consul d'Alger, 138.
Kherson, port de la mer Noire, 95, 96.
Kouko, ville de Kabylie, 118.

Laborde (Jean), colon à Madagascar, 317, 322, 324, 325.
La Bourdonnais (Mahé de), gouverneur des Mascareignes, 251, 252, 257, 258, 259, 261.
Lagarde, gouverneur d'Obok, 432.
Lagos, côte des eselaves, 384, 385.
Lajazzo, port de la petite Arménie, 48-51.
Lambert, négociant marseillais, 151.
Lambert (Henri), acquéreur d'Obok, 424.
Lamy, auteur cité, 114.
Lanson, négociant marseillais, 511.
Laodicée, 39, 40, 48.
Lapargue (Parga), Epire, 92.
Larissa (Thessalie), 93.
Larnaca, île de Chypre, 84.
Larta (Arta), ville de Grèce, 92.
Lartigue (Louis), agent des Régis, 359, 361, 384.
Lattaquié, Syrie, 101.
Lavalette (le père), célèbre jésuite, 172, 173.
Leblanc (Vincent), voyageur marseillais, 72, 150.
Lempereur (les), consuls marseillais, 106.
Lenche (Thomas), fondateur des Concessions d'Afrique, 119, 120.
Lenche (Thomas de), sieur de Moissac, 120.
Lenche (Alphonse de), sieur de Moissac, 121.
Léotard, négociant marseillais, 92.
Lepage (Sanson), capitaine du Bastion, 123, 124.
Leron, îles Lérins, 23.
Lesseps (Ferdinand de), 419, 420, 448, 456.
Lion, négociant marseillais, 101.
Lioncy, négociant mars., 160, 173, 227.
Lombard, négociant marseillais, 481.
Lomellini, Génois, propriétaire de Tabarca, 143.
Lorient, 274, 275, 277, 280, 281, 285.
Louisiane, 187, 188.
Luguet (Claude), chef d'une compagnie marseillaise, 122, 124.
Luce (Edouard), négociant marseillais, 343, 344.
Luce (Lazare), négociant marseillais, 513.
Lyon, 468, 481, 486, 487, 492.

Madagascar, 268, 269, 287, 302-332, 479, 480, 496, 498, 499, 521, 543, 547, 548, 555, 559, 570.
Maenace (Almuñecar), colonie phocéenne et massaliote, 17, 22, 27.
Magallon, négociant mars., 99, 100, 419.
Magy (les), consuls et négociants marseillais, 106, 418.
Mallet, négociant marseillais, 160.
Malouet, commissaire général des colonies, auteur cité, 176, 179, 180, 181, 197, 225.

Manduel (Jean de), négociant marseillais, 62, 63.
Mante frères et Borelli, maison marseillaise héritière de V. Régis, 330, 398, 474, 479, 480.
Manuel, négociant de Smyrne, 113.
Marcel (Guillaume), négociateur à Alger, 126.
Marchand, auteur cité, 37, 42.
Marchand, capitaine marseillais, découvreur des Marquises, 290-294.
Margry (Pierre), auteur cité, 218, 251, 254, 256, 261.
Marinier (Arnaud), négociant marseillais, 54.
Maroc, 54-67, 149-155, 462, 463, 522, 571, 572.
Maroc (Marrakech), 58, 150.
Marquises (îles), 291, 292, 294.
Marseillais cités (liste de noms de colons, négociants, industriels), 44, 182, 183, 184, 282, 338, 501, 510.
Marseillans, Marseillargues, villes du Languedoc, 19.
Martin (Barthélemy), directeur de la Compagnie royale d'Afrique, 130.
Martin (les), cousuls marseillais, 106.
Martinique (la), 159, 164, 165, 167, 168, 170, 172-174, 180, 184, 192, 195, 482, 495, 522, 526, 529, 532, 537, 547, 559.
Mascareignes (îles), 251-271.
Mas-Latrie (de), auteur cité, 37, 44, 56, 59, 62, 63.
Matacong, îlot de la côte de Guinée, 398-399.
Mattei (commandant), agent général d'une compagnie, 407-408.
Maurellet, fondateur de la première raffinerie de sucre à Marseille, 495.
Mehadia (Tunisie), 58.
Méhémet Ali, 101, 114.
Ménélick, roi du Choa, puis négous d'Abyssinie, 425-437.
Méquinez, ville du Maroc, 150.
Méry et Guindon, auteurs cités, 37, 60.
Messine, 38.
Meuve, négociant marseillais au Maroc, 153.
Michel, ambassadeur en Perse, 93.
Milo, île de l'Archipel, 88, 93.
Miraillet, négociant marseillais, 282.
Missolonghi, 92.
Modon, ville de Morée, 91.
Mogador, port du Maroc, 150, 155.
Moka, 96, 99.
Montpellier, 38, 41, 45, 48, 50, 52, 53, 59.
Mourgues, introducteur du café à la Guyane, 165.
Mouttet, Marseillais, gouverneur de la Martinique, 482.

Nantes, 184, 185, 274, 280, 281, 356, 413, 513-516, 518, 525, 526, 527, 542, 553-554.
Naples, 65.
Napoli de Romanie (Nauplie), 91.
Napollon (Sanson), restaurateur du Bastion, 121-124, 126, 140, 143.
Narbonne, 22, 26, 38, 41, 52, 53.
Naxo, île de l'Archipel, 88.
Nègre (le cap), comptoir des Concessions d'Afrique, 139-144.
Négrepont, 92.
Nice, colonie massoliote, 20, 21, 25.
Nicole, chef d'une compagnie marseillaise, 120.
Nicosie, ville de l'île de Chypre, 72, 84.
Nigeria anglaise, 407, 408.
Nimes, 19, 35.

Obok, 424-437, 442, 443.
Olbia, colonie massaliote, 20, 21, 25.
Olivier, agent d'une compagnie de la Guyane, 179.
Olivier, marquis de Sanderval, explorateur du Fouta, 395-397.
Oran, 59, 60, 61, 63, 118.
Ouida, port du Dahomey, 351, 354, 355, 364, 369, 370, 371, 373, 374, 375, 377, 383, 405.

Paquet Nicolas), armateur marseillais, 463, 522.
Parètes (Philippe de), consul à Alexandrie, 69.
Pastré (les), négociants marseillais, 114, 420, 423, 426.
Pastré (J.-B.), négociant marseillais, 319, 391, 398, 414.
Patot, auteur marseillais cité, 302, 313.
Patras, 91.
Payan, négociant marseillais, 280.
Peirier, négociant marseillais, 183.
Pelays, minéralogiste envoyé en mission au Sénégal, 221-222.
Pelletan (Jean-Gabriel), gouverneur du Sénégal, 228, 231-235.
Pernambouc, 156, 157.

Pertuis, ville de Provence, 32.
Peyssonnel, médecin du roi à la Guadeloupe, 189, 199.
Peyssonnel, consul à Smyrne, 91, 96, 106.
Peytraud, auteur cité, 163, 165.
Philippopoli, 53.
Phaulkon (Constance), Grec, favori du roi de Siam, 243-247.
Phocée, 16, 17, 18, 85.
Picquet, capitaine du Bastion, 124.
Pierre de Jérusalem, consul mars., 65.
Pierre-Bey (M.), 420.
Pino (Eloï), capitaine marseillais établi au Choa, 427, 429.
Piton (Pierre de), colonel, ambassadeur au Maroc, 149.
Planasia, îles Lérins, 23.
Plasse, négociant marseillais, 340.
Plumier (le père), botaniste marseillais, 189, 236.
Poivre, intendant de l'Ile de France, 179, 257-258, 260, 261, 263-264.
Pondichéry, 493, 494, 558.
Popos (les), Dahomey, 382, 404.
Porto-Farina, 145.
Porto-Novo, Dahomey, 382, 383, 384, 404, 405.
Portus Herculis (Villefranche), colonie massaliote, 20, 23.
Portus Herculis monœci (Monaco), colonie massaliote, 20, 21.
Portus Veneris (Port-Vendres ?), colonie massaliote (?), 20, 23.
Prat, père et fils, négociants, consuls au Maroc, 150.
Provençal, capitaine marin, agent des Régis, 355, 370, 373.
Prentout, auteur cité, 301.
Puget (Wulfran), négociant mars., 510.
Pyrene, colonie phocᵉ et massaliote, 17.
Pythéas, navigateur marseillais, 28-30.

Rabat, ville du Maroc, 155.
Rabaud (Jacques), négociant marseillais, 183, 227, 231, 274-280, 285, 286, 290.
Rabaud (Jacques), fils du précédent, négociant, 419.
Rabaud (Alfred), fils du précédent, négociant, 322-332, 395, 408-410, 414, 416-418, 438-444, 446-461, 478.
Rabaud (Edouard), cousin du précédent, négociant, 416, 438-444.
Radama Ier, roi des Hova, 304-306, 309-311, 314.
Radama II, roi des Hova, 318-321.
Raguse, 38, 92.
Rame, 43, 83.
Raynaud, de Toulon, esclave à Tunis, 147.
Régis (Victor), négociant-armateur marseillais, 347-394, 403, 407, 414-416, 419, 423, 461, 470, 472, 483-484, 515.
Régis (Louis), frère cadet du précédent, 353, 354, 356-359, 367-373, 389, 414-416, 425.
Reinier, famille deconsuls marseillais, 72.
Remuzat, négociant marseillais, 282.
Renaudot, vice-consul d'Acre, 102.
Retimo, ville de l'île de Crète, 90.
Réunion (la), voir Bourbon.
Revoil (Georges), explorateur du pays des Somalis, 326, 343.
Révolat, associé d'une compagnie du cap Nègre, 141.
Rey (André), négociant marseillais au Maroc, 153.
Rey (Joseph-Etienne), négociant marseillais au Maroc, 153-154.
Reynard, député de Marseille, 338, 346, 513.
Rhoda (Rosas), colonie massaliote, 22, 26, 27.
Rhodanusia, colonie massaliote, 21, 22, 24, 25.
Rhodes (ville de), 93.
Richelieu (cardinal de), 121-124.
Rifaut, voyageur marseillais, 421-422.
Rinier, chef d'une compagnie du cap Nègre, 140.
Rocca, Tassy, de Roux, fabricants d'huile à Marseille, 494.
Rochelle (La), 185, 186, 274, 281, 553, 554.
Rochet d'Héricourt, explorateur, 422.
Rolland, de Kessang, voyageur marseillais, 332.
Rolland (Pierre), courtier royal à Marseille, 414-415.
Rolland, fils (?) du précédent, 422-424, 438.
Romadet, casal donné à Marseille, 43.
Roncière (Charles de la), auteur cité, 156, 157.
Rose (cap de), Algérie, 119, 122, 124.
Rosette, ville d'Egypte, 77, 78.
Rostand (Fulco de), négociant marseillais, 44.
Rostand (Albert), armateur marseillais, 507-508.
Roubaud, consul de Smyrne, 113.
Rouen, 366, 539, 553.

Rouire, auteur cité, 337, 408.
Rouge (mer), 421-424.
Rousseau, agent de la Compagnie des Indes à Bassora, 94.
Rousseau, négociant rouennais, 366, 471.
Roux (Georges), dit Roux de Corse, célèbre négociant marseillais, 160, 164-166, 168-171, 176-178, 183, 189, 200, 273.
Roux (Sylvain), commandant de Sainte-Marie de Madagascar, 304, 307-309.
Roux (de), député de Marseille, 335.
Roux de Fraissinet, maison de commerce marseillaise, 322-325, 330, 417, 446-461.
Roux (Hilarion), marquis d'Escombrera, chef de la maison Roux de Fraissinet, 322, 323, 327, 447, 451, 459.
Roux (Jules Charles-), ancien député de Marseille, 354, 404, 406, 420, 445, 465, 520.
Rubault, explorateur du haut Sénégal, 229-230.

Sabbatier, industriel marseillais, 163.
Saffi, port du Maroc, 150, 153, 155.
Saïda, 48.
Said Bargache, sultan de Zanzibar, 446-450, 458-460.
Saillade (La), Sagiada, ville d'Epire, 92.
Saint-Blancard (baron de), général des galères, 71, 156, 157.
Saint-Domingue, 159, 165, 167, 174, 181, 182, 184, 192, 198-200.
Saint-Gilles, ville du Gard, 38, 41, 45.
Saint-Malo, 274, 281.
Saint-Remy, ville de Provence, 32.
Sainte-Croix, port du Maroc, 150, 153, 155.
Sainte-Lucie, île des Antilles, 180-181.
Sainte-Marie-de-Madagascar, 259-260, 304, 306-316.
Salé, port du Maroc, 150, 152, 154, 155.
Salles, négociant marseillais, 191, 276.
Salona, ancienne Amphissa, ville grecque, 92.
Salonique, 53.
Salva, négociant marseillais au Maroc, 154.
Samat (Léo), colon à Madagascar, 323.
Samatan, négociant marseillais, 279.
Satalie, échelle d'Anatolie, 84.
Sauget, industriel marseillais, 163.
Sauron, consul à Alger, 116.
Sebenico, port de l'Adriatique, 92.
Seid Said, sultan de Masçate et de Zanzibar, 415-417.
Seïde (Saïda), 80-82, 101, 102.
Semellé (comte de), explorateur du Niger, 407.
Sénégal, 201-237, 391-394, 470-473, 493, 500, 503, 521-522, 529, 532, 536, 543, 547, 555, 559.
Sergère, créateur du premier comptoir européen à Tabora (Afrique orientale), 453-455.
Seymandi (Jacques), négociant marseillais, 99-101, 278-280.
Sfax (Tunisie), 59, 149.
Siam, 243-248.
Sidi Mohammed, sultan du Maroc, 153, 154.
Sieuve (Lazare), naturaliste marsellais, 188-189.
Simonin, ingénieur marseillais, auteur cité, 317-321, 421, 425.
Sinéty (Esprit de), secrétaire perpétuel de l'Académie de Marseille, 279-280, 285.
Smyrne, 72, 85, 86, 103, 110.
Solfillet (Paul), explorateur nîmois, 427, 429.
Soudan français, 395-397, 461-462.
Sousse (Tunisie), 149.
Souza (Francisco de), négrier brésilien au Dahomey, 355, 369-370.
Stœchades, îles d'Hyères, 20, 21, 24.
Sturla, négociant mars. au Maroc, 153.
Suberbie, ingénieur, colon à Madagascar, 327-328.
Suez (ville et canal de), 97-100, 419-421, 517-518, 533, 534, 551.
Suffren (bailli de), célèbre marin provençal, 154.
Surian, négociant marseillais, 183, 189.
Surian (de), député de Marseille, 513.
Syrie, 38-48, 69, 70, 72, 79-84.

Tabago, île des Antilles, 180-181.
Tabarca (île de), 123, 143-145.
Tachard (le père), jésuite envoyé au Siam, 244-247.
Tamplo (Etienne de), négociant mars., 54.
Tana, ville de la mer d'Azof, 51, 54.
Tanger, 155.
Tarcut (Tekouch), port des Concessions d'Afrique, 132.
Tarteiron (Antoine), négociant marseillais, 160, 279, 280.
Tartessos, 16, 17.
Tauroentum, colonie massaliote, 20, 21, 24, 25.

Terre-Neuve, 187.
Tetouan, port du Maroc, 150, 152.
Theline (Arles), colonie phocéenne et massaliote, 17, 21, 23, 25.
Tian (César), négociant marseillais, 10, 425, 426, 428, 430, 432-436, 441, 444, 479.
Tino, île de l'Archipel, 88.
Tlemcen, 58, 59, 63.
Tortose, ville de Syrie, 48.
Tott (baron de), 95, 99.
Touache, armateur mars., 507-508, 515.
Toulon, 19.
Tourane, 269, 270.
Trébizonde, 51, 54.
Tripoli de Barbarie, 58, 115.
Tripoli de Syrie, 39, 48, 72, 80, 101, 102.
Tripolitza, ville de Morée, 92.
Troezen, colonie massaliote, 22.
Truguet (amiral), 99, 278, 449.
Truilhier, négociant marseillais, 160.
Tunis, 58-61, 63, 66, 146-149.
Tunisie, 54-67, 139-149, 462, 469, 470, 490-502, 543, 544, 547, 549, 554, 555, 558, 559, 566, 567, 570.
Tyr, 38, 40, 43, 44, 45, 48.

Vaison, ville provençale, 32.
Venise, 38, 39, 41, 42, 45, 51, 70.
Ventre, négociant marseillais, 340.
Verminck (C. A.), négociant et industriel marseillais, 398-400, 402, 407, 408, 473.
Vias (Jacques de), Marseillais, consul d'Alger, 116.
Vidal, capitaine marin, agent des Régis, 378, 381, 382.
Vidal, importante maison marseillaise, 415, 416, 423, 426, 438.
Village (Jean de), neveu de Jacques Cœur, 66.
Viou (Pierre), sieur de Noyers, négociant marseillais, 121.
Volo (Thessalie), 93.

Warrain, négociant marseillais, 343.

Ytier, capitaine marin, agent des Régis, 388-390, 398.

Zaffarines, îles de la côte de Rif, 154.
Zante, une des îles Ioniennes, 88.
Zanzibar, 303, 412-418, 446-450, 453, 458-461.
Zeffoun, port de Kabylie, 118.
Zeïla, port de la côte des Somalis, 426, 428, 432-437.
Zweifel et Moustier, découvreurs des sources du Niger, 399-400.

INDEX DES CARTES ET ILLUSTRATIONS

	Pages
Colonies massaliotes au Ve et au IVe siécle avant Jésus-Christ	21
Etablissements marseillais dans les Echelles du Levant	89
Vue de La Calle (dessin de la fin du XVIIIe siècle)	136-137
Carte du Galam et du Bambouk, d'après Compagnon	208-209
Tombeau de Fortuné Albrand à Sainte-Marie-de-Madagascar	312-313
Mohammed Abou Beker et son domestique Ali, Marseille 1881	432-433
Côte et pays des Somalis (partie Nord)	431
Cheik-Saïd vu du golfe d'Aden	440
Presqu'île de Cheik-Saïd	441
Le premier comptoir européen à Tabora (maison Sergère)	456-457
Le vapeur *Cambier* devant la maison Sergère	456-457

TABLE DES MATIÈRES

Pages

AVANT-PROPOS ..... 7 - 11

PREMIÈRE PARTIE

LA COLONISATION MARSEILLAISE DANS LE PASSÉ..... 13-297

CHAPITRE I. — Massalie et la colonisation grecque..... 15 - 35

— II. — La colonisation marseillaise au temps des Croisades..... 36 - 67

— III. — La colonisation marseillaise dans le Levant, XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles..... 68-114

— IV. — La colonisation marseillaise en Barbarie, XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles..... 115-155

— V. — La colonisation marseillaise en dehors de la Méditerranée au XVIII^e siècle. — I. *Les colonies d'Amérique : Georges Roux... Victor Hugues*.... 156-200

— VI. — La colonisation marseillaise en dehors de la Méditerranée au XVIII^e siècle. — II. *Sénégal et Gambie : André Brüe, David, Durand, Pelletan*. 201-241

— VII. — La colonisation marseillaise en dehors de la Méditerranée au XVIII^e siècle. — III. *Les Marseillais aux Indes Orientales et en Océanie : David, d'Entrecasteaux*..... 242-271

— VIII. — La colonisation marseillaise en dehors de la Méditerranée au XVIII^e siècle. — III. *Les Marseillais aux Indes orientales et en Océanie* (suite) : *Jacques Rabaud, Blancard, Marchand*..... 272-297

DEUXIÈME PARTIE

MARSEILLE ET LE NOUVEL EMPIRE COLONIAL FRANÇAIS .. 299-579

CHAPITRE IX. — Marseille et l'expansion coloniale française au XIXe siècle. — I. *Madagascar*: *Albrand, Rabaud.* 301-332

— X. — Marseille et l'expansion coloniale française au XIXe siècle. — II. *Algérie*..... 333-346

— XI. — Marseille et l'expansion coloniale française au XIXe siècle. — III. *Côte occidentale d'Afrique* : *Victor Régis*..... 347-368

— XII. — Marseille et l'expansion coloniale française au XIXe siècle. — III. *Côte occidentale d'Afrique* : *Victor Régis* (suite)..... 369-394

— XIII. — Marseille et l'expansion coloniale française au XIXe siècle. — III. *Côte occidentale d'Afrique* (suite)..... 395-411

— XIV. — Marseille et l'expansion coloniale française au XIXe siècle. — IV. *Côte orientale d'Afrique et mers arabiques*..... 412-437

— XV. — Marseille et l'expansion coloniale française au XIXe siècle. — IV. *Côte orientale d'Afrique et mers arabiques* (suite). — V. *Récentes acquisitions.* 438-465

— XVI. — Marseille et la mise en valeur de nos colonies au XIXe siècle. — I. *Les entreprises marseillaises aux colonies*..... 466-488

— XVII. — Marseille et la mise en valeur de nos colonies au XIXe siècle. — II. *Les industries coloniales à Marseille*..... 489-523

— XVIII. — Marseille et la mise en valeur de nos colonies au XIXe siècle. — III. *Marseille, port colonial*.... 524-561

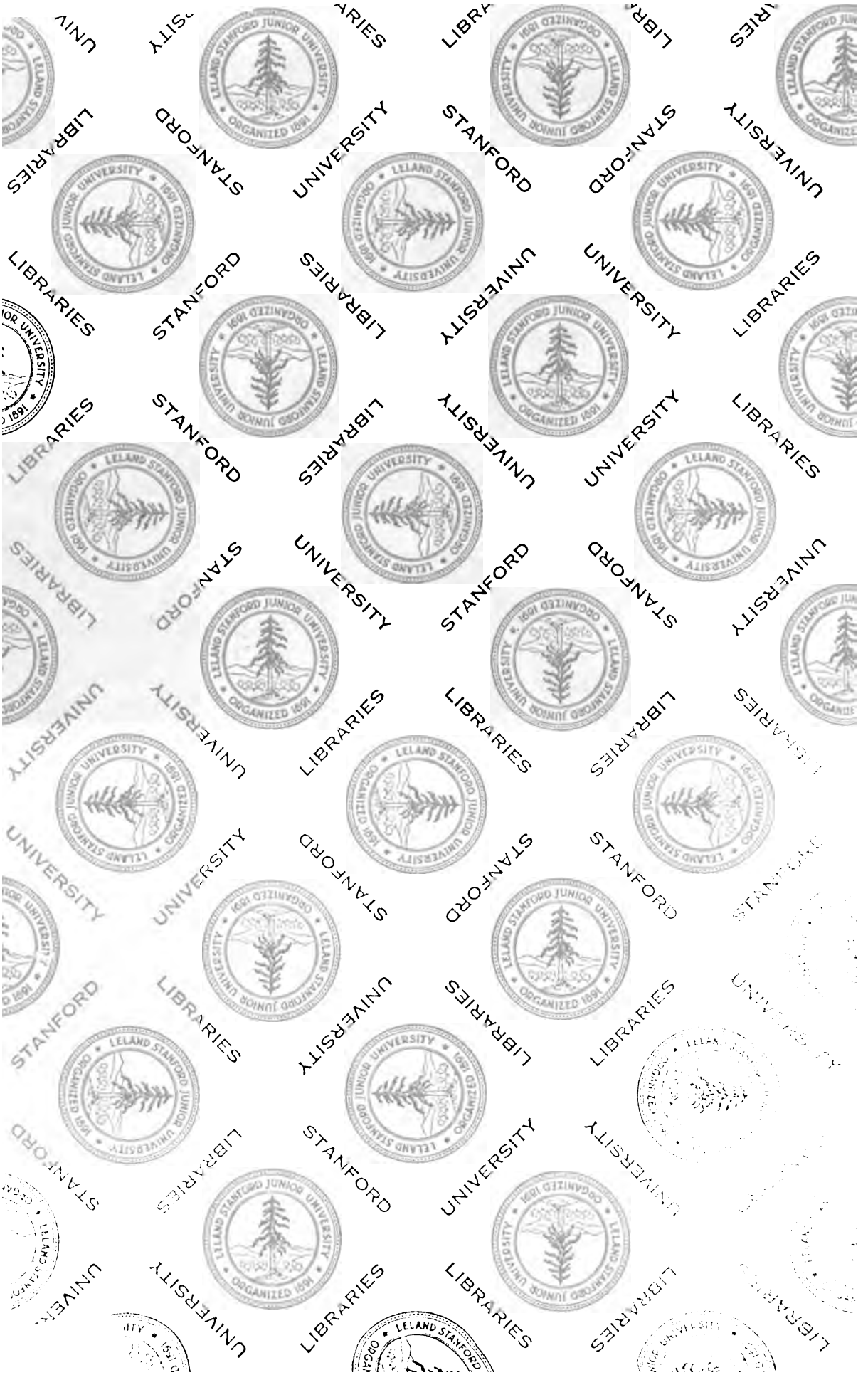
— XIX. — Marseille métropole coloniale de la France : Conclusions et perspectives d'avenir..... 562-579

Index de noms de personnes, de pays et de lieux 581-589

Index des cartes et illustrations 589

Marseille. — Typ. et Lith. BARLATIER, rue Venture, 19.

IMPRIMERIE DU SEMAPHORE
MARSEILLE


STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES

1817
M3

3 6105 012 208 281

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
CECIL H. GREEN LIBRARY
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004
(415) 723-1493

All books may be recalled after 7 days

DATE DUE

JUN 30 1996
AUG 16 1999
AUG 16 1999
AUG 16 0 1999